



# **Nouveau Doblò Cargo : Une nouvelle dimension du transport**

- **Le modèle en deux mots**
- **Les exploits du nouveau véhicule Fiat Professional**
- **Motorisations fiables et respectueuses de l'environnement**
- **Sécurité**
- **Fiches techniques**

## **Le modèle en deux mots**

Le nouveau Doblò Cargo a été conçu pour être au top de sa catégorie en termes de performances et de caractéristiques fonctionnelles, de capacité de charge et de productivité, de basse consommation et de frais de gestion réduits. Il est donc la réponse idéale pour les professionnels qui passent des longues heures de leur journée à bord du véhicule : dans la circulation urbaine, où les situations de « stop and go » sont fréquentes pour charger et décharger les marchandises, mais aussi pour aller rapidement de ville en ville. C'est pour eux qu'est né le nouveau Doblò Cargo, un véhicule spacieux, qui assure des frais de gestion moindres, des chargements faciles et une excellente maniabilité alliée à la sécurité et au confort.

### **Les exploits du nouveau véhicule Fiat Professional**

Réalisé sur une nouvelle plateforme, le nouveau Doblò Cargo vante de nombreux records dans sa catégorie : longueur intérieure jusqu'à 2,17 mètres, largeur entre passages de roue de 1,23 mètres, volumétries de 3,4 à 4,2 mètres cube, charge de 750 à 1'000 Kg, consommation mixte de 4,8 litres/100 km et autonomie 1'250 Km avec le moteur 1.3 Multijet 90 CV. Ces records garantissent au client des avantages sensibles en termes d'optimisation de son activité et d'allègement des frais de gestion. Son compartiment de chargement est plus généreux par rapport au précédent modèle : de forme carrée, régulière, pleinement exploitable, il est doté de portes latérales coulissantes et de portes arrière de grande taille, qui facilitent les opérations de chargement et de déchargement.

Son design innovateur et ses larges dimensions font du Doblò Cargo la nouvelle référence de sa catégorie. Voici donc la forte personnalité de sa face avant, une ligne latérale essentielle, avec passages de roue prononcés et une partie arrière imposante, qui fait ressortir l'accessibilité et l'ampleur du compartiment de chargement. L'aspect d'un véhicule solide et robuste est confirmé par ses dimensions, aussi bien externes qu'internes, augmentées par rapport au modèle précédent, ce qui caractérise la gamme Fiat Professional qui a débuté en 2006 avec l'introduction du Nouveau Ducato, suivi en 2007 du Nouveau Scudo, tous les deux plus grands et plus spacieux par rapport à leurs prédécesseurs.

### **Motorisations fiables et respectueuses de l'environnement**

Au lancement, Fiat Doblò Cargo propose un 1.4 essence de 95 CV et trois turbodiesel : 1.3 Multijet de 90 CV de deuxième génération, 1.6 Multijet de 105 CV et 2.0 Multijet de 135 CV. Tous homologués Euro 5 (le 1.4 essence, le 1.3 et le 1.6 Multijet sont aussi disponibles dans les variantes Euro 4), les propulseurs offrent un vrai plaisir de conduite, d'excellentes performances, un fonctionnement silencieux, des frais de gestion modérés (consommation et entretien) en plus de leur fiabilité et du respect de l'environnement. En particulier, les motorisations Euro 5 proposent de série le système Start&Stop et le filtre à particules (uniquement pour les diesel). La gamme des moteurs sera ensuite élargie avec les versions Natural Power (double alimentation essence/gaz naturel) et avec un autre diesel avec boîte de vitesses robotisée.

### **Sécurité**

Pour assurer un comportement dynamique optimal, le confort et la sécurité active dans toutes les conditions de la chaussée et de charge, le véhicule a été équipé de solutions mécaniques novatrices, dont l'excellente suspension arrière Bi-link, qui permet d'adapter le tarage de ses composants en fonction de l'utilisation du véhicule. La tenue de route de Doblò Cargo, constante et sûre, est également due aux très modernes dispositifs électroniques pour le contrôle de la stabilité, tels que l'ABS avec répartiteur électronique de freinage EBD, sans oublier le ESP complété par le Hill-Holder, le système d'assistance aux départs en côte.

Le nouveau Doblò Cargo a été conçu et fabriqué pour atteindre aux plus hauts niveaux de sécurité passive, grâce à une coque en matériau prédéformé, aux airbags frontaux et à ceux latéraux avant, de nouvelle conception, qui protègent la tête et le thorax. De nombreuses solutions astucieuses transforment la cabine en un véritable bureau itinérant, tel le casier sous le pavillon, la tablette porte-documents sur le tableau de bord et une série de logements très pratiques pour tout ranger. Doblò dispose également de solutions techniques et de dotations technologiques qui assurent des conditions optimales de confort et favorisent une conduite attentive et concentrée : du climatiseur, disponible également en version automatique, au

Cruise Control, aux capteurs de stationnement, au système Mains Libres intégré Blue&Me et au navigateur « Blue&Me TomTom ».

### **Gamme**

La gamme se décline en 7 différents types de coque : fourgon à empattement court et long, fourgon toit surélevé, combi 5 places empattement court et long ; particulièrement intéressantes, sont les versions « plateforme », courtes ou longues, qui se prêtent facilement (et économiquement) à toutes les transformations pour des activités professionnelles spécifiques (chambres froides, bennes fixes et basculantes). Le nouveau véhicule commercial est proposé dans deux équipements (Standard et SX) pour chacune des deux versions disponibles : Cargo et Combi. Au total, les solutions possibles sont environ 400, si l'on croise les différents types de caisse, de portes latérales et arrière et de motorisations. Doblò Cargo peut « s'habiller » en 11 coloris de carrosserie (3 pastel et 8 métallisés) et offrir une longue liste d'options et d'accessoires qui permettent à chaque client de personnaliser leur véhicule en fonction de l'activité exercée.

En particulier, la Lineaaccessori du nouveau Doblò Cargo a été développée dans le but de satisfaire aux exigences spécifiques des objectifs professionnels, avec des solutions ciblées, notamment quant à la charge sur le toit, au revêtement de plancher et parois, et aux boules d'attelage. Dans le détail, la capacité de charge du toit a été étudiée et réalisée comme un système intégré pour répondre aux exigences des utilisateurs professionnels. En plus des barres transversales sur les longitudinales et des coffres avec rouleau de chargement et becquet intégrés, le système comprend des barres, à fixer sur le toit, dotée de double gouttière, ce qui permet l'installation sur la gouttière latérale d'éléments tels que l'échelle montecharge, les barres d'extension avec rouleau et le tendelet latéral. En plus de l'extrême fonctionnalité et facilité d'utilisation de tous les composants, il faut mentionner la très haute qualité des matériaux employés qui sont en même temps beaux et fiables.

### **Héritier d'un best-seller**

Le nouveau Doblò Cargo est l'héritier d'un véhicule de succès qui, depuis son lancement (en fin 2000) jusqu'à nos jours a su séduire 650 000 clients (donnée totale des unités vendues en Europe et en Turquie) grâce au renouvellement continu de son offre. En effet ce modèle, qui a su répondre bien à propos aux demandes de la clientèle en introduisant durant son cycle de vie des versions avec toit surélevé, à empattement long et écologiques (Natural Power et moteurs diesel avec DPF), se présente aujourd'hui avec une offre très riche et complète, en mesure de satisfaire aux différentes exigences des opérateurs professionnels.

## Les exploits du nouveau véhicule Fiat Professional

### Compartiment de chargement au top pour ce qui est de l'espace offert, de la fonctionnalité et de l'accessibilité.

Le compartiment de chargement du nouveau Doblò Cargo est spacieux, de forme carrée, régulier et donc pleinement exploitable, avec une volumétrie au sommet du segment : 3,4 mètres cubes pour le cargo empattement court, 4 mètres cubes pour l'empattement court toit surélevé et 4,2 mètres cubes pour les versions Maxi empattement long.

Ses dimensions internes sont généreuses : longueur du compartiment de chargement de 182 cm, sur les versions empattement court, et de 217 sur celles à empattement long ; largeur de 171 cm et hauteur de 130 cm qui monte à 155 cm pour les versions toit surélevé. Par rapport au modèle précédent, la mesure entre les passages de roue augmente de 3 cm, avec une largeur qui devient de 123 cm, ce qui permet d'entreposer jusqu'à 2 europalettes dans le compartiment de chargement.

Le véhicule peut être équipé d'une cloison pivotante qui, couplée au siège passager rabattable, permet d'augmenter encore la volumétrie d'environ 0,40 mètres cubes et d'obtenir ainsi une plateforme de 305 cm de longueur, sur l'empattement court, et de 340 sur l'empattement long.

Comme pour le modèle précédent, il y a la possibilité d'installer d'autres cloisons pour séparer la cabine du compartiment de chargement : tôlées, vitrées, tubulaires et en escabeau.

Sur le plancher du compartiment de chargement, 6 crochets ont été disposés pour retenir et arrimer les charges en toute sécurité et sur les parois un ou deux plafonniers, selon les versions, assurent l'éclairage adéquat. L'équipement compte également une lampe torche amovible, très pratique.

Une nouvelle dotation, en option, est la paire de barres transversales à monter sur la partie supérieure du compartiment de chargement pour le rangement d'objets longs (escabeaux professionnels, profilés creux, tuyaux, etc.) ; cela permet d'utiliser une surface souvent inexploitée. Cette solution évite les systèmes de transport extérieurs en même temps qu'elle libère la base du compartiment de chargement en le rendant entièrement exploitable. Les barres, modelées afin d'assurer un accès aisé et sûr aussi bien par la porte arrière que par celle latérale droite, présentent des crochets mobiles qui facilitent l'arrimage des objets transportés au moyen de sangles.

L'accès au compartiment de chargement est garanti par les larges portes arrière asymétriques à deux battants de 123 cm de largeur, parfaitement alignées à la largeur entre les passages de roue ; de 125 cm de haut sur les versions standard et de 146 cm sur les versions toit surélevé.

En outre, en option ou de série selon les versions, 1 ou 2 portes latérales coulissantes sont disponibles : leurs dimensions sont généreuses, 70 cm de large et 117 cm de haut, mais elles sont extrêmement légères à manier, pour faciliter les opérations de chargement et déchargement.

Une attention particulière a été prêtée à l'étude des poignées, qui toutes peuvent être utilisées avec la main droite ou la main gauche, et dont les dimensions permettent l'ouverture même en portant des gants ; le design de la poignée arrière, notamment, permet de l'actionner même « d'un seul doigt », ce qui est très utile lorsqu'on est chargé de colis volumineux.

Sur toutes les versions, sauf celles avec toit surélevé, est disponible un élégant et pratique hayon basculant.

### Charge « best in class » avec la suspension arrière Bi-link

Le nouveau Doblò Cargo adopte une suspension arrière Bi-link à roues indépendantes, inédite dans le segment, qui optimise confort et maniabilité et augmente sensiblement la capacité de charge avec un encombrement moindre.

La suspension Bi-link, grâce à la modularité de ses composants (ressorts, amortisseurs, silentblocs, barres stabilisatrices, etc.) est calibrée expressément en fonction des caractéristiques et de la mission du véhicule :

- Cargo 750 kg : variante sans barre antiroulis. Compromis optimal entre performances et poids pour assurer un comportement dynamique et un confort excellents.

- Cargo 1 000 kg : Cargo 1 000 kg : optimisée pour la charge (record de sa catégorie) et dotée de barre antiroulis la suspension autorise une charge maximum sur l'essieu arrière jusqu'à 1 450 kg (300 kg de plus par rapport à la génération précédente de Doblò Cargo).
- Combi : variante avec barre antiroulis. Calibrage optimisé pour le confort, mais qui assure également une maniabilité très élevée.

### **Des versions « plateforme » inédites pour des nouvelles missions**

Doblò Cargo propose les toutes dernières versions « plateforme » (empattement court et long) qui permettent à Fiat Professional d'entrer dans le monde des transformations « lourdes », avec la possibilité d'aménager le véhicule à un coût raisonnable pour des activités professionnelles spécifiques (chambres froides, bennes fixes ou basculantes), même avec un produit qui appartient au segment des fourgonnettes. Remarquons que pour les valeurs des poids maximum autorisés, les nouvelles versions de Doblò Cargo se rapprochent de celles du Scudo de la génération précédente, au profit de clients en quête d'un véhicule fiable, économique et de dimensions équilibrées. En effet, face à une charge théorique pouvant dépasser 1 100 kg, les charges maximum autorisées pour l'essieu avant et l'essieu arrière sont respectivement de 1 090 kg et 1 450 kg, valeurs uniques dans leur segment.

Sur la version empattement court, la longueur carrossable maxi est de 225 cm (sur l'empattement long est de 280 cm) tandis que pour les deux empattements la largeur carrossable maxi de transformation est de 187 cm : ces valeurs varient en fonction de l'aménagement et de la répartition des poids.

Le nouveau Doblò plateforme se propose comme base idéale pour la transformation, c'est aussi grâce aux nombreuses solutions qui permettent à l'aménageur d'adapter facilement les structures prévues à la caisse, ainsi qu'à la possibilité de demander une interface spécifique pour les circuits électriques (caractéristique déjà fort appréciée sur le modèle Ducato).

### **Ligne extérieure distinctive et intérieur fonctionnel et modulable**

Réalisé par Centro Stile Fiat, le design novateur de Doblò Cargo exalte à l'extérieur les caractéristiques d'un véhicule commercial : pratique, robuste et fonctionnel, alors qu'à l'intérieur, l'habitacle est confortable et lumineux, ce qui est propre aux véhicules « combispace ». Les dimensions, par rapport au précédent modèle, sont augmentées : 439 cm de long, 183 cm de large, 185 cm de haut (210 cm avec toit surélevé), et son empattement est de 276 cm. Le Doblò Maxi (empattement long 311 cm) présente en revanche une longueur extérieure de 474 cm, une hauteur de 188 cm et la même largeur que l'empattement court. Le seuil de chargement, avec 54,5 cm de garde au sol, reste sensiblement aligné à celui du modèle précédent.

La face avant exprime la forte personnalité du véhicule, dans un très bon équilibre avec la masse totale : à noter les grands groupes optiques et le large capot bombé. Le pare-chocs, disponible également en teinte carrosserie et la grande « bouche » centrale, qui met en évidence le logo Fiat, reprennent les lignes du modèle précédent. La partie avant comprend aussi un large pare-brise, qui confère à l'habitacle une grande luminosité et une visibilité excellente.

Le profil latéral de Doblò Cargo est caractérisé par des lignes nettes et essentielles, qui évoquent le dynamisme et la lancée du véhicule. Parmi les éléments stylistiques qui composent la personnalité du modèle, il faut citer les grands rétroviseurs d'aile, qui intègrent les clignotants latéraux, et les montants des portes avant en noir brillant. Les portes latérales coulissantes sont parfaitement intégrées aux lignes du flanc et la solution stylistique de la glissière de coulissement, emboîtée et incorporée dans le corps du véhicule, rappelle celle qui a été adoptée par les plus célèbres MPV.

Dès l'abord, la partie arrière révèle le grand volume et l'espace disponible pour le chargement. Le véhicule offre deux types de portes arrière : à battants asymétriques pleins ou vitrées, ou alors avec hayon basculant vitré. Les premières sont caractérisées par un élément central qui aligne et entoure d'une manière très originale la plaque, la poignée de la porte et le logo Fiat. Le hayon basculant représente sûrement un élément distinctif du nouveau Doblò Cargo : sa forme, la large surface vitrée et les détails caractéristiques, tels le sigle et le logo « enchâssé », en font un exclusif objet design.

À bord du nouveau Doblò Cargo on a immédiatement une impression d'espace et de clarté. À l'intérieur on retrouve le casier sous le pavillon, élément déjà présent sur le modèle précédent, mais à présent plus grand et fonctionnel, ainsi que de nombreux compartiments de rangement ouverts ou fermés.

Par exemple, les poches latérales sur les portes peuvent contenir deux bouteilles d'un demi-litre d'eau et une chemise de dimension A4, tandis que la grande boîte à gants, disponible également avec clé de fermeture, peut abriter un ordinateur portable de 14". Au-dessus de la boîte à gants, il y a un logement non fermé, et dans l'habitacle on trouve d'autres compartiments pour le rangement d'objets petits ou grands, comme les portables, les stylos ou les pièces de monnaie. De plus, un siège passager est disponible, en série ou en option, selon les versions, qui présente un pratique vide-poches aménagé dans le coussin.

Une autre option très appréciée est la pince porte-documents sur le tableau de bord, un pupitre pliant conçu pour prendre des notes ou pour fixer les documents.

Le nouveau véhicule propose un large choix d'assortiments de coloris et de matériaux pour les revêtements des intérieurs et des sièges, ces derniers étant de type baquet, confortables et pratiques, conçus pour répondre aux différentes demandes des clients professionnels.

Sur les versions Combi empattement court est également disponible une plage arrière rigide pouvant être positionnée sur deux niveaux ; dans la position basse, elle supporte jusqu'à 70 kg et permet de configurer le coffre à bagages en fonction de ses exigences.

La capacité du coffre à bagages des Combi est respectivement de 790 litres et de 1 050 litres pour les versions empattement court et long.

## **Motorisations fiables et respectueuses de l'environnement**

L'excellence technologique de Fiat Doblò Cargo s'affiche également dans la riche gamme de moteurs, réalisés et fabriqués par FPT – Fiat Powertrain Technologies, alimentés à l'essence ou au gazole (suite au lancement, il y aura aussi la disponibilité des versions Natural Power 1.4 16v T-JET de 115 CV). Selon le niveau de puissance, les propulseurs sont couplés à des boîtes mécaniques à 5 ou 6 vitesses (une version 1.6. avec boîte robotisée fera ses débuts l'année prochaine).

Lors du lancement seront disponibles les moteurs suivants :

- 1.3 Multijet II 16v 90 CV (Euro 5) avec Start&Stop et DPF ;
- 1.3 Multijet 16v 90 CV (Euro 4) ;
- 1.6 Multijet 16v 105 CV (Euro 5) avec Start&Stop et DPF ;
- 1.6 Multijet 16v 105 CV (Euro 4) ;
- 2.0 Multijet 16v 135 CV (Euro 5) avec Start&Stop et DPF ;
- 1.4 16v 95 CV (Euro 5) avec Start&Stop ;
- 1.4 16v 95 CV (Euro 4).

Toutes les motorisations Euro 5 du nouveau véhicule sont dotées de série du système Start&Stop, qui gère la coupure temporaire du moteur en cas d'arrêt et son redémarrage, ce qui assure économie de la consommation et habitacle silencieux.

Les intervalles d'entretien ordinaire ont été prolongés par rapport au modèle précédent. Pour le coupon principal, le kilométrage du précédent moteur 1.3. Multijet est passé de 20 000 à 35 000 avec le nouveau moteur 1.3 Multijet (Euro 5). L'économie sur les frais d'entretien ordinaire est de 34 % pour 120 000 km parcourus.

### **1.3 Multijet 90 CV Euro 4 / 1.3 Multijet II Euro 5 (avec DPF et Start&Stop)**

Développé et fabriqué par FPT - Fiat Powertrain Technologies, le 1.3 Multijet II Euro 5 de 90 CV appartient à la deuxième génération des propulseurs Multijet. Il est doté des nouveaux injecteurs Common Rail qui, grâce à une servovalve solénoïde

à obturateur équilibré, contrôlent avec une précision remarquable la quantité de gazole injectée dans la chambre de combustion, selon une séquence d'injections plus souple et rapide qu'auparavant.

Le nombre accru d'injections (jusqu'à 8) dans un même cycle, permet l'optimisation de l'introduction de gazole, avec une combustion plus graduelle, qui se traduit en économie de consommation et d'émissions, tout en augmentant le silence du fonctionnement et la maniabilité du véhicule. Il s'ensuit que, par rapport à la génération précédente, les nouveaux injecteurs Common Rail assurent la réduction de la consommation et de niveau de CO<sub>2</sub> en plus d'une diminution sensible des autres émissions polluantes.

Les propulseurs Multijet II représentent la plus moderne évolution de la technologie Common Rail ; après les moteurs JTD (1997) et Multijet (2003) de première génération, les Multijet II décernent à Fiat Group Automobiles un ultérieur record moteuristique ainsi qu'une avance sensible en vue des prochains, toujours plus sévères, niveaux normatifs sur les émissions. Avec les nouveaux moteurs Multijet II, en effet, on peut mettre en œuvre des stratégies de plus en plus avancées pour optimiser la combustion : par exemple, en mode Injection Rate Shaping (deux injections consécutives et intervalle hydraulique nul) on réduit le bruit, la consommation de carburant ainsi que, dans une perspective Euro 6, également les émissions polluantes (le potentiel est de moins 30 % pour les oxydes d'azote).

Le nouveau 1.3 Multijet II Euro 5 de 90 CV du Doblò Cargo adopte un turbocompresseur à géométrie variable assurant une suralimentation optimisée dans tous les domaines de fonctionnement : par rapport à l'actuel 1.3 Multijet de 75 CV, en effet, la puissance augmente de 15 CV (+ 20 %) et le couple maximum de 200 Nm (+ 5 %) est fourni à seulement 1 500 tr/mn pour garantir des accélérations rapides.

Sur la variante Euro 5 avec filtre à particules et Start&Stop de série, la consommation baisse d'environ 8 % par rapport au précédent 75 CV (cycle mixte). Le mérite en revient au système Start&Stop, qui gère la coupure temporaire du moteur et son redémarrage, avec réduction de la consommation et du bruit dans l'habitacle. Un autre dispositif important pour la sauvegarde de l'environnement est couplé à ce système : il s'agit du Gear Shift Indicator, qui élabore une stratégie des changements de vitesse pour optimiser la consommation : ce dispositif indique au conducteur le meilleur moment pour passer à la vitesse supérieure ou quand il faut rétrograder).

Le résultat est la plus haute économie de consommation de la catégorie : seulement 4,8 litres tous les 100 km dans le cycle mixte (qui signifie 1 250 km d'autonomie) et un niveau d'émissions CO<sub>2</sub> de seulement 126 g/km. Cependant, le nouveau moteur de Fiat Doblò Cargo garantit des performances excellentes : 158 km/h de vitesse maximum.

### **1.6 Multijet 105 CV Euro 4 / Euro 5 (avec DPF et Start&Stop)**

Par rapport au bien connu 1.9 Multijet 105 CV, la famille 1.6 Multijet représente une importante évolution, qui améliore les performances et le confort tout en réduisant les émissions et les frais de gestion.

Doté d'un turbocompresseur à géométrie fixe contrôlé électroniquement, le 1.6 Multijet fournit une surprenante valeur de couple, disponible dès le bas régime, d'autant plus appréciable que la cylindrée est réduite : 290 Nm par rapport à 200 Nm du précédent 1.9 Multijet (+ 45 %). Cette valeur de couple maxi, fourni à seulement 1 500 tr/mn, met ce moteur au sommet des propulseurs de cylindrée inférieure ou égale à 1,8 litre. Si l'on considère le couple spécifique (à savoir, par unité de cylindrée), le 1.6 est incontestablement le plus brillant moteur de la catégorie, une véritable révolution à l'égard des moteurs diesel actuels. Ainsi équipé, le nouveau Fiat Doblò Cargo atteint une vitesse maximum de 164 Km/h ; dans le cycle mixte, sa consommation est de 5,2 l/100 Km, avec une réduction d'environ 10 % par rapport à celle de 5,8 l/100 km du précédent 1.9 de 105 CV et un niveau d'émissions CO<sub>2</sub> de 136 g/km.

Dans un but de diminution des frais de gestion, le 1.6 Multijet vante des intervalles d'entretien plus espacés. En témoignage de la haute qualité atteinte et des efforts prodigués pour en améliorer encore la solidité et l'efficacité, grâce à un travail minutieux sur chaque composant, le 1.6. Multijet ne demande qu'un coupon tous les 35 000 km pour maintenir le véhicule et le moteur en parfait état. Les bénéfices en termes de réduction des frais de gestion sont évidents : par exemple sur un kilométrage de 120 000 km/an, on obtient une réduction des coûts d'entretien ordinaire d'environ 40 % par rapport au 1.9 Multijet 105 CV du Doblò de la génération précédente.

Pour ce qui est du respect de l'environnement, le 1.6 de 105 CV adopte les technologies les plus avancées de traitement des gaz d'échappement, comme le filtre à particules rapproché (Close Coupled Diesel Particulate Filter) et le système EGR (Exhaust Gas Recirculation) intégré, qui améliore le contrôle de la température et le flux des gaz, en assurant la réduction des émissions aussi bien que de la consommation.

Comme pour le 1.3 Multijet, le 1.6 Multijet est aussi disponible en deux versions : Euro 4 et Euro 5, cette dernière étant dotée de série de DPF et Start&Stop.

## **2.0 Multijet 135 CV Euro 5 avec DPF et Start&Stop**

Le 2.0 Multijet de 135 CV Euro 5 représente l'évolution naturelle du bien rodé 1.9 Multijet de 120 CV, tant du point de vue des performances (puissance + 12 % et couple + 60 %) que relativement à la réduction des émissions polluantes (en respectant les limites de la directive Euro 5). Ces caractéristiques des moteurs se traduisent en plaisir de conduite et en performances excellentes : le véhicule atteint une vitesse maxi de 179 km/h ; sa consommation dans le cycle mixte est de 5,6 l/100 Km, avec une réduction de 9 % par rapport à 5,9 l/100 km du précédent 1.9 de 120 CV ; et son niveau d'émissions CO<sub>2</sub> est de 148 g/km.

Le propulseur 2 litres a fait l'objet de plusieurs interventions techniques dans le but d'en améliorer les performances et de réduire bruit et vibrations : la suralimentation a été réalisée au moyen d'un turbocompresseur à géométrie fixe à contrôle électronique qui contribue à augmenter la puissance fournie, avec un couple très élevé dès le bas régime de rotation (320 Nm à 1 500 tr/mn).

Le système de contrôle des émissions prévoit une électrovanne EGR à actionnement électrique directement gérée par le système de contrôle moteur, un échangeur de chaleur pour le refroidissement des gaz d'échappement en recyclage et un catalyseur « close coupled ». De plus, le propulseur de 135 CV offre le filtre à particule de série.

Il faut par ailleurs souligner le niveau de fiabilité qui a été atteint grâce aux tests, nombreux et ciblés, effectués sur le moteur et sur les composants distincts au cours des différentes phases de développement.

## **1.4 16v Essence de 95 CV 4 / Euro 5**

Homologué Euro 4 et Euro 5 et caractérisé par sa consommation modérée, le propulseur 1.4 16v de 95 CV est la solution idéale pour circuler en ville. En effet, sa courbe de couple, caractérisée par une évolution très progressive de 1 500 à 4 000 tr/mn, le rend excessivement souple et permet d'obtenir une allure très agréable avec une consommation modérée : 7 l/100 km dans le cycle mixte en configuration Euro 5 ; ceci est également le fruit d'un moteur très léger (seulement 100 kg). La vitesse maximale atteignable est de 161 km/h et les émissions de CO<sub>2</sub> sont de 163 g/km.

## **Start&Stop et Gear Shift Indicator**

Toujours à l'enseigne du respect de l'environnement et de la réduction de la consommation, le nouveau modèle propose le système Start&Stop. De série sur toutes les nouvelles motorisations Euro 5, ce dispositif gère la coupure temporaire du moteur et son redémarrage en assurant la réduction de la consommation et l'insonorisation de l'habitacle. Dans ce type de situations propres aux embouteillages dans les zones urbaines et aux arrêts au feu rouge, si les logiques de contrôle le permettent, le système coupe automatiquement le moteur de façon à réduire la consommation de carburant jusqu'à 15 % en zone urbaine et 3,5 - 4 % en cycle d'homologation NEDC.

Associé au « Start&Stop », le dispositif Gear Shift Indicator (GSI) constitue un véritable « copilote » qui suggère de manière discrète au conducteur de changer de vitesse, ceci pour une utilisation optimale du propulseur en termes de consommation de carburant. Par exemple, une indication du GSI sur le combiné de bord ou à l'écran du « Blue&Me-TomTom », peut conseiller de passer la vitesse supérieure pour permettre une combustion avec un mélange plus pauvre, ou de rétrograder pour exploiter au mieux le couple disponible.

## Sécurité

Doblò Cargo est un véhicule commercial conçu et fabriqué pour atteindre les plus hauts niveaux dans le domaine de la sécurité. Le mérite en revient aux nombreux dispositifs offerts par le modèle (de série ou en option, en fonction des marchés et des équipements), à commencer par ceux destinés à la sécurité passive, et notamment aux deux inédits airbags latéraux qui protègent tête et thorax.

Le nouveau véhicule Fiat Professional assure un comportement sur route constant et prévisible, grâce à l'adoption des dispositifs électroniques les plus sophistiqués pour le contrôle dynamique de la voiture : du freinage à la traction. Voici donc l'ABS avec le correcteur électronique de freinage EBD et, surtout, le ESP complété par le dispositif Hill-holder, qui assiste le conducteur lors des départs en côte (il s'agit du seul véhicule qui le rend disponible sur toute la gamme des moteurs).

De plus, le nouveau modèle est aussi équipé de toutes les caractéristiques dynamiques et de confort qui permettent aux utilisateurs d'affronter, en toute sécurité et confortablement, des parcours de n'importe quel type. Le mérite en revient à un système de freinage puissant et efficace, à des pneus expressément conçus pour le plus grand confort et pour la sécurité maximale et au schéma des suspensions déjà bien rodé : la suspension avant est à roues indépendantes de type McPherson, celle à l'arrière est à roues indépendantes Bi-link.

Fiat Doblò Cargo offre au conducteur et aux passagers des solutions technologiques qui favorisent une conduite attentive et concentrée : du climatiseur (manuel ou automatique) au Cruise Control, aux capteurs de stationnement, au système Mains Libres intégré Blue&Me et au navigateur « Blue&Me TomTom ».

Un discours à part doit être fait pour le « Blue&Me–TomTom », la dernière évolution de la plateforme Blue&Me. Il s'agit d'un système d'infotainment complètement intégré, permettant de gérer, via un pratique touchscreen couleurs, le téléphone, la navigation et toutes les informations nécessaires au conducteur. Le dispositif, qui est le fruit du partenariat entre Fiat Group Automobiles et TomTom, leader en Europe dans le domaine de la navigation mobile, s'intègre à la voiture grâce au système Blue&Me, développé en collaboration avec Magneti Marelli.

« Blue&Me –TomTom » est fixé dans une position pratique et sûre sur le tableau de bord par un support qui en garantit l'alimentation électrique, tout en permettant son amovibilité pour d'autres utilisations. Le système peut être géré via commandes au volant et vocales. Il y a en outre la possibilité de sélectionner « Car Menu », qui permet la visualisation des informations relatives à la voiture et aux dispositifs embarqués :

- informations concernant le trajet sur la même page écran : kilométrage, consommation et autonomie ;
- message de réserve carburant et indications pour arriver à la station essence la plus proche ;
- points d'intérêt avec centres d'assistance du Groupe Fiat et distributeurs gaz naturel ;
- gestion du téléphone portable combiné au Blue&Me : gestion des appels, informations, répertoire et derniers appels.

Sur le nouveau modèle Fiat Professional, on peut avoir également le Blue&Me intégrant le dispositif Mains Libres avec interface Bluetooth® et reconnaissance vocale évoluée, port USB, lecteur MP3 et SMS Interpreter (lecteur de textos).

## Fiches techniques

<b>MOTEUR</b>	1.4 16v	1.3 Multijet 16v	1.6 Multijet 16v	2.0 Multijet 16v
N° cylindres, disposition	4 en ligne, transversale avant	4 en ligne, transversale avant	4 en ligne, transversale avant	4 en ligne, transversale avant
Cylindrée (cm3)	1 368	1 248	1 598	1 956
Diamètre par course (mm)	72x84	69,6x82	79,5x80,5	83x90,5
Niveau écologique	Euro 4 - Euro 5 avec Start&Stop	Euro 4 - Euro 5 avec Start&Stop et DPF	Euro 4 - Euro 5 avec Start&Stop et DPF	Euro 5 avec Start&Stop et DPF
Rapport de compression	11:1	16,8:1 (17,6:1 Euro 4)	16,5:1	16,5:1
Puissance max CE : kW (CV) à tr/mn	70 (95) @ 6 000	66 (90) @ 4 000	77 (105) @ 4 000	99 (135) @ 3 500
Couple max CE : Nm à tr/mn	127 @ 4 500	200 @ 1 500 (1 750 Euro 4)	290 @ 1 500	320 @ 1 500
Distribution (commande)	2 ACT (à courroie crantée) avec poussoirs hydrauliques 4 soupapes par cylindre	2 ACT (à courroie crantée) avec poussoirs hydrauliques 4 soupapes par cylindre	2 ACT (à courroie crantée) avec poussoirs hydrauliques 4 soupapes par cylindre	2 ACT (à courroie crantée) avec poussoirs hydrauliques 4 soupapes par cylindre
Carburant	essence sans plomb (95 Ron)	Gazole pour autotraction (EN 590)	Gazole pour autotraction (EN 590)	Gazole pour autotraction (EN 590)
Alimentation	Injection électronique Multipoint (MPI) avec injection séquentielle phasée, système anti-retour	Injection directe Multijet II - (Multijet pour Euro 4) « Common Rail » à contrôle électronique avec turbo et échangeur de chaleur	Injection directe Multijet « Common Rail » à contrôle électronique avec turbo et échangeur de chaleur	Injection directe Multijet « Common Rail » à contrôle électronique avec turbo et échangeur de chaleur
Démarrage	électronique, statique, intégré avec l'injection	par compression	par compression	par compression
<b>TRANSMISSION</b>				
Traction	avant	avant	avant	avant
Embrayage	monodisque à sec, avec ressort de rattrapage, commande hydraulique	monodisque à sec, avec ressort de rattrapage, commande hydraulique	monodisque à sec, avec ressort de rattrapage, commande hydraulique	monodisque à sec, avec ressort de rattrapage, commande hydraulique
Boîte de vitesse, nb de vitesses	5 + M.AR	5 + M.AR	6 + M.AR	6 + M.AR
<b>DIRECTION</b>				
Type	à crémaillère avec direction assistée hydraulique	à crémaillère avec direction assistée hydraulique	à crémaillère avec direction assistée hydraulique	à crémaillère avec direction assistée hydraulique
Diamètre de braquage (entre trottoirs)	11,2 - 12,5 (Maxi)	11,2 - 12,5 (Maxi)	11,2 - 12,5 (Maxi)	11,2 - 12,5 (Maxi)
<b>SYSTÈME DE FREINAGE - D (disque autoventilé) - T (tambour)</b>				
Type	système hydraulique à 2 circuits croisés indépendants ;	système hydraulique à 2 circuits croisés indépendants ;	système hydraulique à 2 circuits croisés indépendants ;	système hydraulique à 2 circuits croisés indépendants ;
Avant : Ø mm	D 305	D 284 - D 305 (Maxi et charge majorée)	D 284 - D 305 (Maxi et charge majorée)	D 305
Arrière : Ø mm	T 254	T 228 - T 254 (Maxi, charge majorée et Combi)	T 228 - T 254 (Maxi, charge majorée et Combi)	T 254
Servofrein : Ø	10"	10"	10"	10"
<b>SUSPENSIONS</b>				

Avant	à roues indépendantes type McPherson, avec bras oscillants ancrés à une traverse auxiliaire, amortisseurs hydrauliques télescopiques, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice	à roues indépendantes type McPherson, avec bras oscillants ancrés à une traverse auxiliaire, amortisseurs hydrauliques télescopiques, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice	à roues indépendantes type McPherson, avec bras oscillants ancrés à une traverse auxiliaire, amortisseurs hydrauliques télescopiques, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice	à roues indépendantes type McPherson, avec bras oscillants ancrés à une traverse auxiliaire, amortisseurs hydrauliques télescopiques, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice
Arrière	À roues indépendantes Bi-link, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques double tarage, barre stabilisatrice (en fonction des versions)	À roues indépendantes Bi-link, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques double tarage, barre stabilisatrice (en fonction des versions)	À roues indépendantes Bi-link, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques double tarage, barre stabilisatrice (en fonction des versions)	À roues indépendantes Bi-link, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques double tarage, barre stabilisatrice (en fonction des versions)
<b>ROUES</b>				
Pneus		185/65 R15	185/65 R15	
	195/60 R16	195/65 R15 (Combi) 195/60 R16 (Maxi et charge majorée)	195/65 R15 (Combi) 195/60 R16 (Maxi et charge majorée)	195/60 R16
<b>ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE (12 V)</b>				
Capacité (Ah)	40 - 50 - 60 - 63 - 72	50 - 63 - 70 - 72	60 - 70 - 72	72
Courant Alternateur (A)	70 - 90 - 105 - 120	70 - 90 - 105 - 120	100 - 120 - 150	100 - 120 - 150
<b>Ravitaillements</b>				
Capacité du réservoir (litres)	60	60	60	60
<b>Performances et consommation Euro 5</b>				
<b>Cargo empattement court portée 750 kg</b>				
Vitesse maxi (km/h)	161	158	164	179
Consommation mixte (l/100 km)	7,0	4,8	5,2	5,6
CO <sub>2</sub> (g/km)	163	126	136	148

## Dimensions

CARGO	Cargo empattement court	Cargo empattement court toit surélevé	Cargo Maxi empattement long
	Battants pleins et semi-vitrés	Battants pleins et semi-vitrés	Battants pleins et semi-vitrés
<b>Dimensions extérieures (mm)</b>			
Empattement	2 755	2 755	3 105
Longueur maxi	4 390	4 390	4 740
Largeur maxi	1 832	1 832	1 832
Voie avant	1 510	1 510	1 510
Voie arrière	1 530	1 530	1 530
Hauteur maxi (à vide)	1 845	2 100	1 880
Porte-à-faux avant	895	895	895
Porte-à-faux arrière	740	740	740
<b>Compartiment de chargement (mm)</b>			
Longueur	1 820	1 820	2 170
Largeur	1 714 (1 518)	1 714 (1 518)	1 714 (1 518)
Largeur entre les passages de roue	1 230	1 230	1 230
Hauteur	1 305	1 550	1 305
<b>Capacité compartiment de chargement (m3)</b>			
Volumétrie	3,4	4,0	4,2
<b>Accessibilité au compartiment de chargement (mm)</b>			
<b>Porte AR (mm)</b>			
Largeur	1 231	1 231	1 231
Hauteur	1 250	1 455	1 250
Hauteur seuil de chargement (à vide)	545	545	545
<b>Porte extérieure latérale (mm)</b>			
Largeur	700	700	700
Hauteur	1 175	1 175	1 175

PLATES-FORMES	Plateforme empattement court	Plateau Maxi empattement long
<b>Dimensions extérieures (mm)</b>		
Empattement	2 755	3 105
Longueur maxi	4 375/4 211*	4 725/4 561*
Largeur maxi	1 789	1 789
Voie avant	1 510	1 510
Voie arrière	1 530	1 530
Hauteur maxi (à vide)	1 845	1 845
Porte-à-faux avant	895	895
Porte-à-faux arrière	725/561*	725/561*
<b>Plateforme (mm)</b>		
Longueur	1 765/1 601*	2 115/1 951*
Longueur carrossable théorique maxi **	2 245	2 795
Largeur carrossable théorique maxi **	1 870	1 870
* dimensions sans traverse crash box arrière		
** en fonction du type d'équipement et de la répartition des poids sur les essieux		

<b>COMBI</b>	<b>Combi empattement court</b>	<b>Combi Maxi empattement long</b>
<b>Dimensions extérieures (mm)</b>		
Empattement	2 755	3 105
Longueur maxi	4 390	4 740
Largeur maxi	1 832	1 832
Voie avant	1 510	1 510
Voie arrière	1 530	1 530
Hauteur maxi (à vide)	1 845	1 880
Porte-à-faux avant	895	895
Porte-à-faux arrière	740	740
<b>Coffre à bagages (mm)</b>		
Longueur	950	1 300
Largeur minimum	1 120	1 191
Largeur maxi	1 195	1 261
Hauteur au niveau plage AR	600	600
Hauteur maxi	1 250	1 250
<b>Capacité du coffre à bagages (litres)</b>		
Volumétrie	790	1 050

## Masses

<b>Version</b>	<b>Cargo empattement court</b>			
Motorisation	1.4 16v	1.3 Multijet 16v	1.6 Multijet 16v	2.0 Multijet 16v
Poids du véhicule (tare) (kg)	1 240	1 270	1 310	1 350
Charge utile avec conducteur (kg)	750	750	750	750
PTT (poids total au sol) (kg)	1 990	2 020	2 060	2 100
Poids maxi remorquable (kg)	1 000	1 000	1 300	1 500
<b>Version</b>				
<b>Cargo empattement court de portée majorée</b>				
Motorisation	1.4 16v	1.3 Multijet 16v	1.6 Multijet 16v	2.0 Multijet 16v
Poids du véhicule (tare) (kg)	1 260	1 290	1 330	1 370
Charge utile avec conducteur (kg)	900	1 000	1 000	1 000
PTT (poids total au sol) (kg)	2 160	2 290	2 330	2 370
Poids maxi remorquable (kg)	1 000	1 000	1 300	1 500
<b>Version</b>				
<b>Cargo empattement court toit surélevé</b>				
Motorisation	1.4 16v		2.0 Multijet 16v	
Poids du véhicule (tare) (kg)	1 260		1 370	
Charge utile avec conducteur (kg)	750		750	
PTT (poids total au sol) (kg)	2 010		2 120	
Poids maxi remorquable (kg)	1 000		1 500	

<b>Version</b>	<b>Cargo empattement court toit surélevé charge majorée</b>			
Motorisation	1.4 16v		2.0 Multijet 16v	
Poids du véhicule (tare) (kg)	1 280		1 390	
Charge utile avec conducteur (kg)	900		1 000	
PTT (poids total au sol) (kg)	2 180		2 390	
Poids maxi remorquable (kg)	1 000		1 500	
<b>Version</b>				
<b>Cargo Maxi empattement long</b>				
Motorisation	1.4 16v	1.3 Multijet 16v	1.6 Multijet 16v	2.0 Multijet 16v
Poids du véhicule (tare) (kg)	1 300	1 330	1 370	1 410
Charge utile avec conducteur (kg)	900	1 000	1 000	1 000
PTT (poids total au sol) (kg)	2 200	2 330	2 370	2 410
Poids maxi remorquable (kg)	1 000	1 000	1 300	1 500
<b>Version</b>				
<b>Plateforme empattement court</b>				
Motorisation			1.6 Multijet 16v	
Poids du véhicule (tare) (kg)			1 250	
Poids maxi autorisé avant (kg)			1 090	
Poids maxi autorisé arrière (kg)			1 450	
PTT (poids total au sol) (kg)			2 330	
Poids maxi remorquable (kg)			1 300	
<b>Version</b>				
<b>Plateforme Maxi empattement long</b>				
Motorisation			1.6 Multijet 16v	
Poids du véhicule (tare) (kg)			1 265	
Poids maxi autorisé avant (kg)			1 090	
Poids maxi autorisé arrière (kg)			1 450	
PTT (poids total au sol) (kg)			2 370	
Poids maxi remorquable (kg)			1 300	
<b>Masses</b>				
<b>Combi empattement court N1</b>				
Moteur	1.4 16v	1.3 Multijet 16v	1.6 Multijet 16v	
Poids du véhicule (tare) (kg)	1 350	1 380	1 420	
Charge avec conducteur (personnes + kg)	5p + 363	5p + 363	5p + 363	
PTT (poids total au sol) (kg)	2 060	2 090	2 130	
Poids maxi remorquable (kg)	1 000	1 000	1 300	
<b>Masses</b>				
<b>Combi Maxi empattement long N1</b>				
Moteur	1.4 16v	1.3 Multijet 16v	1.6 Multijet 16v	
Poids du véhicule (tare) (kg)	1 400	1 430	1 470	
Charge utile avec conducteur (kg)	5p + 453	5p + 453	5p + 453	
PTT (poids total au sol) (kg)	2 200	2 230	2 270	
Poids maxi remorquable (kg)	1 000	1 000	1 300	

Tare = poids du véhicule en ordre de marche (avec ravitaillements, roue de secours, outils et accessoires)