



Tavaratilaan ei ole kurkkimista.

Uusi Fiat E-Doblò on käytännössä sama auto kuin Citroën Berlingo, Peugeot Partner ja Opel Combo. Se tulee luultavasti olemaan joukon halvin ja vähiten varusteltu. Koeajamamme malli vaikutti kuitenkin varsin riittävältä ja sopivan yksinkertaiselta työvälineeltä. Metallivärillä ja vaneroinnilla lisävarusteltuna koeajauton hinta oli 44 139 €. Autosta on saatavilla kahta pituutta ja me koeajoimme pidempää Maxi-versiota.

Tavaratilan pituus on lattiatasossa 210 cm, tosin vino väliseinä lyhentää tilaa korkeammalla. Kyytiin mahtuu kaksi euro- tai suomilavaa. Kuorman kantavuus on sähkömallissa 750 kg.

Kiinnityspaikkoja lattiassa on kuusi, mutta seinillä ei lainkaan. Nostokorkeus tavaratilaan on noin 60 cm sekä taka- että sivuovesta. Sivuovi on kuitenkin melko ahdas, vain 58 cm leveä ja 106 cm korkea. Tilassa on vain yksi valo.

Väliseinään on mahdollista tehdä 60 cm x 30 cm kokoinen aukko, jolloin sisätiloissa voidaan kuljettaa jopa kolmemetristä tavaraa. Katolla on valmiina paikat myös kattotelineelle. Ikkunoita on mahdollista saada niin väliseinään, takaoviin kuin tavaratilan sivuillekin.

Koeajamassamme mallissa niitä ei kuitenkaan eurooppalaiseen tyyliin ollut. Näin vältetään turhalta kuorman ”mainostamiselta”.



Selkeän yksinkertainen mittaristo.

Moottori ja ajotilat Tehonlähteenä E-Doblòssa on 100kW (136hv) sähkömoottori 50 kWh:n akulla. Toimintamatkaksi ilmoitetaan 275 km.

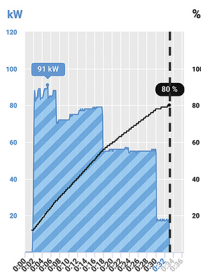
Ajotiloja on kolme: Eco, Normal ja Power. Powerilla ajettaessa ovat täydet 100 kW koko ajan käytössä. Normal rajoittaa tehoa jonkin verran, Eco vielä enemmän. Jos voimapolkimen painaa pohjaan, käyttöön otetaan kaikki teho ajotilasta riippumatta.

Eco ja Normal tiloilla kiihtyvyys on kaupunkiajossa kovin laiskaa, niinpä itse ajoin yleensä Power -tilalla. Regenerointia voi tehostaa valitsemalla B -ajotilan, jolloin moottorijarrutus on voimakkaampaa. Täyspysähdykseen on kuitenkin käytettävä jarrupoljinta.



Kattava latauspaikkalistaus aukesi automaattisesti varauksen laskiessa riittävän alas.

Ohjaamo ja ajettavuus Ohjaamo on miellyttävän pelkistetty ja toimiva. Säilytystilaa ja lokeroita on runsaasti. Kuljettajanpenkistä löytyvät perussäädöt, myös korkeudensäätö sekä käsinoja. Ratin säädöt ovat hyvät ja mittaristo selkeä. Peruutuskameran kuva oli riittävän tarkka, joka oli tärkeää takaikkunoiden puuttumisen takia. Ajettavuus on melko henkilöautomainen. Sähköauton painon huomaa toki mutkiin ajettaessa. Rengasäänet kuuluvat, mutta eivät häiritsevästi.



Teholatauksella maksimi nopeus oli 91 kW.

Kulutus ja lataus Koeajetulla autolla oli ajettu 650 km. Sillä matkalla kesikukulutus oli ajotietokoneen mukaan 19,4 kWh / 100 km. Vaihtovirralla (AC) latausteho on 11 kW ja teholatauksessa enimmillään 100 kW. Kun akku alkoi käydä tyhjäksi, auton varoittaessa alhaisesta virtatasosta aukesi infonäytölle saman tien lähimmät latauspaikat kartalla. Latauspaikkojen lista oli hyvin kattava, toisin kuin joissakin ajamissamme sähköautoissa. Latasimme autoa teholatauksella 12 % - 80 %, joka vei hieman yli puoli tuntia. Maksimilatausteho oli 91 kW. Ulkolämpötila oli akuille optimaalinen parikymmentä astetta. Akuston esilämmityksen puute aiheuttanee haasteita Suomen talvessa.



Pari kuormalavaa mahtuu helposti peräkkäin.

Mainio pikkupaku Fiat E-Doblòsta jäi hyvä maku. Auto on sopivan pelkistetty, mutta kuitenkin miellyttävä ajaa ja käyttää. Sen uskoisi soveltuvan hienosti tehtäväänsä työ-, jakelu- tai huoltoautona kaupunkialueella.

Plussat ja miinukset

+ Ajotuntuma + Latausteho (*ainakin kesällä*)

– Ei akun esilämmitystä – Ei kuormakiinnikkeitä seinillä

Teksti, kuvat | Miika Tokee

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS](#)

| [LUE DIGILEHTI](#)