

Ob heiß gewaschener Haubenwagen oder Lassie-Transporter – hinter dem eigenwilligen Optik steckt ein echtes Nutzfahrzeug.



Zwischen Baum und Borke

Vorn originell und hinten praktisch – Fiat sortiert den Pritschenwagen zwischen Lieferwagen

Haben die Fiat-Entwickler alte Lassie-Filme gesehen? Und nun den Pick-up in moderner Form wieder zum Leben erweckt, auf dessen Pritsche der tapfere Collie in der früheren Kinderserie stolz thronte? Oder mö-

gen sie Haubenwagen und haben einen stolzen LKW versehentlich zusammen mit der Kochwäsche in die Maschine gesteckt bis er ihnen prompt eingelaufen ist?

Sachen gibt's, die gibt's gar nicht – der Fiat-Transporter mit der ellenlangen Bezeichnung Doblò Cargo Work Up gehört in diese Rubrik. Fiat kombiniert das Plattformfahrgestell des Doblò Cargo mit einem Pritschenaufbau. Heraus kommt ein Transporter, der sich in kein Raster pressen lässt: vorne Lieferwagen mit langer Haube, hinten Pritschenwagen, drunter ein Pick-up. Klassenlos, konkurrenzlos.

Zäumen wir den Work Up von hinten auf, um ihm auf die Spur zu kommen. Da erstreckt sich eine Aluminiumpritsche von gut 4 m². Die Bordwände klappen seitlich nicht ganz senkrecht hinunter, das erschwert trotz Klapprittstufe den Zustieg. Vorn schützt ein stabiler Leiterträger mit Gitter und weiteren Zurrösen das Fahrerhaus, wartet auf Werkzeug oder Fracht. Obacht: Die höchsten Punkte ragen knapp über die 2-m-Linie. Der schlanke Fiat passt zwar in die Tiefgarage, schrammt dort aber die Decke auf.

Die Pritsche hat eine Fläche von gut 4 m² und schleppt etwa 900 kg, Aufstieg trotz Trittschufen etwas mühsam.



Praktische Besenkammer

Da Fiat den eher weichen Plattformrahmen nutzt, also die Bodengruppe des Kastenwagens, montiert man als Grundlage der Pritsche darauf einen kräftigen stählernen Kastenrahmen. Eine Schottwand teilt ihn in der Mitte, der Stauraum hinten ist mit strapazierfähigem Gummi ausgeschlagen. Durch eine schmale Klappe zugänglich, entpuppt er sich als Fach für Schaufeln oder schlicht als Besenkammer. Werkzeug dagegen droht in der Höhle unerreichbar zu verschwinden. Den Unterbau der Pritsche beplankt Fiat seitlich mit Kunststoff. Vorn sind sogar Trittstufen eingelassen, ergonomisch nicht unbedingt günstig, aber markante optische Aufwertung. Das alles sieht recht eigenwillig aus, stellt sich aber angesichts einer Ladefläche mit strapazierfähigem Siebdruckboden und sechs stabilen versenkbaren Zurrösen als durchaus professionell heraus. Und auch die Nutzlast – beim gut ausgestatteten Testwagen knapp 900 kg – hinterlässt den Eindruck großer Ernsthaftigkeit hinter der kuriosen Optik.

Obwohl 5 m lang gewachsen, schrumpft der Fiat im Fahrerhaus wieder zusammen. Hier erreicht er aufgrund seiner Lieferwagenabstammung nur knappes Format, Transporter spielen in einer anderen Liga. Die Kabine beschränkt sich auf zwei Plätze, das Raumangebot ist begrenzt – als Pausenzimmer eignet sich der Doblò Cargo nur eingeschränkt. Mit Ausnahme der eher einfachen und funktionellen Innenverkleidungen fährt hier ein PKW vor, kein Lastesel.

Ob Sitzposition oder das handliche Lenkrad, ob Instrumente, Mittelschalthebel oder Bedienelemente – all das hat mit Transportern wenig zu tun, der Doblò Cargo zeigt PKW-Gene. Schick ist die schwarzglänzende Oberfläche der Radioblende, drüber türmt sich auf Wunsch ein Tomtom-Navi. Eine gute, weil günstige Idee, auch wenn das Gerät im Doblò Cargo auf üblen Fahrbahnen wackelte wie ein Lämmerschwanz. Und bei welcher anderen Pritsche reicht der Tacho bis über 210 km/h hinaus? Das PKW-Format trifft auch auf die Außenspiegel zu, sie sind einem ansehnlichen Pritschenwagen trotz separater Weitwinkelgläser nicht angemessen.

Gleiches gilt für die eher schlanken Ablagen, es mangelt etwa am Platz für große Getränkeflaschen, bei einer Zweierbesatzung in der Kabine auch für Gepäck. Die Sitze hat Fiat der menschlichen Anatomie nur unvollkommen angepasst, man thront mehr vor und auf als in den Polstern, bei längeren Fahrten pro-

testiert der Rücken. Und unangenehm wirkte bei Sonneneinstrahlung die etwas schweißige Ausdünstung der Kunststoffe im Testwagen.

Extras-Liste wie beim PKW

Vorteil der PKW-Verwandtschaft: Hier fährt kein karger Lastesel vor. Elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, verstellbarer Beifahrersitz, verkleidete Rückwand – alles drin. Und das Lasterchen lässt sich bei Bedarf von A bis Z, von Außenspiegelgehäusen in Wagenfarbe bis zum Zuheizer kräftig aufpolieren. Auf die Verkleidung der Bugmaske in Wagenfarbe à la Testwagen – Fiat spricht übertreibend von einem Stoßfänger – werden



Das Fahrerhaus ist, typisch für Lieferwagen, eher knapp geschnitten und taugt nur begrenzt als Pausenraum.

KÖGEL
einfach mehr drauf

Warum die deutsche Ski-Nationalmannschaft Biathlon immer auf der Gewinnerspur fährt?



Wir wünschen dem DSV- Team viel Erfolg!

Weil sie auf den Kögel Wachstruck setzen.



Sie wollen auch zu den Gewinnern gehören? Dann setzen auch Sie auf uns – denn Kögel bietet eine Vielzahl an spezialisierten Trailerausstattungen mit praxisingerechten Lösungen. Flexible Nutzbarkeit und hohe Effizienz im Einsatz für Coil-, Getränke-, Papier und Baustofftransport sind nur einige der Anforderungen, die Kögel beispielhaft erfüllt.

www.koegel.de

Offizieller Trailer-Ausrüster der Deutschen Ski-Nationalmannschaft Biathlon





Vorne
Lieferwagen mit
langer Haube,
hinten Pritschen-
wagen, drunter
ein Pick-up.
Klassenlos,
konkurrenzlos.

Besenkammer im Staukasten unter der Ladefläche – Platz für
Schaufeln, Besen oder anderes Langgut.

Testergebnis

Beschleunigung

0–50 km/h 5,4 s
0–80 km/h 11,5 s
0–100 km/h 17,5 s

Elastizität

60–80 km/h (IV/V) 4,0/7,9 s
60–100 km/h (IV/V) 9,4/13,9 s
80–120 km/h (VI) 6,3 s

Höchstgeschwindigkeit 149 km/h

Bremsweg

Aus 100 km/h kalt/warm
50,4/54,0 m*

Kraftstoffverbrauch

Teststrecke beladen 9,3 l/100 km
Testverbrauch min./max.
6,6/10,9 l/100 km

*Winterreifen

Praktiker leichten Herzens verzichten. Sie steht dem Hauber zwar prächtig, macht die tiefe Nase beim rauen Einsatz einer Pritsche aber verletzlich.

Für den Platz unter der langgestreckten hohen Motorhaube bietet Fiat eine breite Auswahl an Dieselmotoren an. Erscheint der 1,3-Liter mit 66 kW (90 PS) etwa schwach auf der Brust, so ist die 2-l-Maschine mit 99 kW (135 PS) für einen 2,5-Tonner schon übertrieben, auch mit Blick auf die Preisliste. Die Wahrheit liegt mit 74 kW (100 PS) Leistung aus 1,6 l Hubraum in der Mitte. Selbst wenn der Motor seine PKW-Charakteristik nicht verleugnet: Im unteren Drehzahlbereich kennzeichnet ihn eine ausgeprägte Antrittsschwäche. Sie führt beim Anfahren des beladenen Autos mitunter sogar zu einem peinlichen Hüpfen. Umso temperamentvoller schnellert der Diesel ab etwa 2000 Touren los, der Pritschen-

wagen zischt dann ab wie ein Pfeil von der Sehne.

Das ist gewöhnungsbedürftig, besonders wenn der Fahrer aus Transportern gewohnt ist, unmittelbar nach dem Anfahren schon in Gang zwei zu schalten. Der Fiat ignoriert diese Fahrweise, er nimmt dann – speziell bei kalter Maschine – schlicht kein Gas an. Aufgrund dieser Charakteristik steht dem Fiat auch die insgesamt lange Übersetzung nicht so recht. Sie mag mit Blick auf niedrige Normwerte beim Spritverbrauch günstig sein, in der Praxis hemmt sie den Pritschenwagen und verlangt nach vielen Schaltungen. Angesichts der präzisen Schaltwege kein echtes Ärgernis, aber doch lästig. Zumal der Motor beim Gasgeben nach schnellen Schaltungen zunächst etwas benommen wirkt.

Die Charakteristik schlägt sich – ebenso wie die zwangsläufig aerodynamisch ungünstige Form eines Pritschenwagens – im Verbrauch nieder. So richtig günstig fährt der Work Up nur in der Stadt, wenn die Start-Stopp-Anlage beim Anhalten an der Ampel flugs den Motor abstellt und dem Diesel immer wieder Pausen verordnet.

Mit hohem Fahrkomfort unterwegs

Zu den Vorzügen gehören der leise und kultivierte Lauf der Maschine – vom Kaltstartnageln einmal abgesehen – sowie geringe Windgeräusche, trotz massiver Stirnwand. Ebenso gesittet benimmt sich das Fahrwerk: Stimmt Fiat seine Lieferwagen und Transporter sonst

Technische Daten

Fiat Doblò Cargo Work Up 1.6 Multijet

Maße und Gewichte:

Länge gesamt 4.965 mm, Breite gesamt 1.872 mm, Höhe gesamt 2.049 mm, Radstand 3.105 mm, Wendekreis links/rechts 12,3/12,5 m, Laderaum über Fahrbahn 750 mm, Laderaum (L/B/H) 2.288/1.868/400 mm, Spurweite vorn/hinten 1.510/1.530 mm, Leergewicht Testwagen 1.630 kg, Nutzlast 875 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2.505 kg, zulässige Achslast vorn/hinten 1.120/1.450 kg, Anhängelast bei 12% Steigung 1.300 kg, zulässiges Zuggesamtgewicht 3.500 kg.

Antriebsstrang:

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Abgas-Turbolader mit starrer Turbinengeometrie, Ladeluftkühler. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 79,5/80,5 mm, Hubraum 1598 cm³, Leistung 74 kW (100 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 290 Nm bei 1.500/min. Oxidationskatalysator, optional Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Getriebe: Mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 4,15/2,12/1,36/0,98/0,76/0,62, R.-Gang 4,0, Übersetzung

Antriebsachse 3,83. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk:

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an schräg angeordneten Querlenkern, Schraubenfedern. Reifen 195/60 R 16 C auf Rädern 6 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung. **Bremsen:** Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Durchmesser vorn/hinten 305/254 mm, ABS, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/60 Ah, Lichtmaschine 85 A

Füllmengen

Tankinhalt: 60 L
Ölinhalt mit Filter 3,8 l

Wartung/Garantie

Wartung: 35.000 km
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie und Mobilitätsgarantie, drei Jahre Lackgarantie, acht Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Fiat Doblò Cargo Work Up 1.6 Multijet 17.900 Euro*

*ohne Mehrwertsteuer

Ausblick 2012

Worauf dürfen sich Ihre Kunden 2012 freuen?

ECR-solutions-Geschäftsführer Fred Schäfer

Mit dem profilierten Flottenmanagement-Spezialisten Arnulf Bleck als neuen Kundenberater baut die ECR-solutions Servicegesellschaft in Edewecht ab Januar 2012 ihr Vertriebsteam weiter aus. Als international ausgebildeter Speditionskaufmann leitete Bleck seit 1999 sehr erfolgreich das Flottenmanagement des Osnabrücker Logistikdienstleisters Meyer & Meyer und profilierte sich dabei als anerkannter Branchenexperte. ECR-solutions wird 2012 durch seinen neuen Flottenmanagement-Spezialisten gezielt neue Kundengruppen im Bereich Reparatur- und Reifenmanagement erschließen und weitere Geschäftsfelder wie Swap-Services für Wechselkoffer entwickeln. ECR-solutions organisiert, standardisiert und optimiert Prozessketten entlang der gesamten Lieferkette (Supply-Chain-Management). Zur Dienstleistungspalette gehören das Telematik-, Reifen-, Reparatur-, Wartungs- und Prüfungsmanagement.



eher sportlich-rustikal ab, so überzeugt ausgerechnet der Pritschenwagen mit gutem Fahrkomfort. Ursache ist die Mehrlenker-Hinterachse mit Einzelradaufhängung und Schraubenfedern. Der Fiat erkaufte sich den Fahrkomfort mit einer spürbaren Seitenneigung in Kurven. Trotzdem bleibt er jederzeit sicher und beherrschbar, unterstützt von einer sehr leichtgängigen aber präzisen Lenkung sowie dem spurstabilen langen Radstand. Er führt allerdings zu einem großen Wendekreis des Fronttrieblers. Selbst wenn das Heck unter voller Belastung deutlich einsackt, so verhält sich der Fiat auch bei forciertem Fahrweise stets zivil. Zwar schaukelt er sich beladen bei schnellen Spurwechseln kurz auf, fängt sich aber sofort wieder und bleibt gutmütig. Nur die Bremsen des Testwagens ließen zu wünschen übrig – zurückzuführen vermutlich auf die Winterreifen, die bei mittleren Geschwindigkeiten überdies laut wummerten.

Das Fazit bleibt gemischt, so wie die Position des kompakten Pritschenwagens. Zwar ist der Fiat Doblò Cargo Work Up nahezu konkurrenzlos, auch konkurrenzlos günstig. Doch ob er Geniestreich ist oder Antwort auf eine Frage, die niemand gestellt hat, das muss sich erst herausstellen. Wie viele Transport- und Handwerksprofis suchen einen Bonsai-Hauber, der sich zielsicher zwischen Lieferwagen und Transporter einreicht?

Randolf Unruh

PROBE-ABO



2 Ausgaben REINIGUNGS MARKT + praktische Umhängetasche

1 Hauptfach, Nebenfach auf Vorder- und Rückseite, Handfach, verstellbarer Trageriemen, Farbe: grau/rot, Maße: ca. B25 x H24 x T5 cm

Reinigungs Markt ist die innovative Fachzeitschrift rund um Gebäudereinigung, -management, -technik und Hygiene.

Fachartikel, Anwenderberichte, Reportagen, Messeberichte, Neuheiten, und, und, und ... im übersichtlichen, professionellen Outfit.

Ja, ich will **Reinigungs Markt** zum Vorzugspreis testen!
Bitte senden Sie mir die nächsten 2 Ausgaben für nur **10 € (inkl. MwSt.)**.
Außerdem bekomme ich die **Schultertasche gratis dazu**.

Gebe ich Ihnen innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt des zweiten Heftes Bescheid, dass ich keine weitere Lieferung wünsche, ist der Fall für mich erledigt.

Hat mich Ihre Zeitschrift überzeugt und ich melde mich nicht, liefern Sie mir **Reinigungs Markt** 10-mal im Jahr zum Jahresbezugspreis von 52,80 € (inkl. MwSt., Versandkosten und Bankgebühr). Ich kann **Reinigungs Markt** jeweils zum Ende des laufenden Bezugsjahres mit einer Frist von drei Monaten kündigen.

Firma:

Name:

Straße:

PLZ/Ort:

Telefon/ Telefax:

Datum

Unterschrift

Gleich ausfüllen und faxen +49 (0)74 53/9 38 57 97
oder per Post an: Knittler Medien GmbH, Mittlerer Hubweg 5, D-72227 Egenhausen