

Samba auf der Baustelle

Die Neuauflage des frechen Pick-ups im Kompaktformat ist da. Wir haben ihn bereits gefahren.

Mangelndes Format durch Frechheit übertünchen – der Trick vieler Kleinen funktioniert auch bei Autos. Ein Fiat 500 schafft das allemal, wer ihm die Schau stehlen will, fährt im Fiat Strada vor. Mit Ausstattungspaketen wie „Adventure“ oder „Lum-

berjack“ kommt er verblüffend fein ausgestattet und dick mit Kunststoff beplankt daher, ob Schutz oder Show, passend oder peinlich, das muss jeder selbst definieren.

Der kompakte Pick-up hat bei Fiat Tradition und ist jüngst wieder neu aufgelegt worden. In Europa hat man seine Qualitäten bisher nicht so recht entdeckt, anderswo schon: In seinem Heimatland Brasilien baut Fiat jährlich mehr als 100.000 Strada. Dort mag man die munteren kleinen Lastesel, sein Pendant findet der Fiat im ähnlich gearteten VW Saveiro.

Es mag an der mäßigen Witterung liegen oder an der eher introvertierten Einstellung vieler Europäer, dass sie lieber zu einem geschlossenen Lieferwagen à la Doblò Cargo greifen. Aber unterschätzen sollte man den Strada als Mitarbeiter nicht: Über alles um die 4,3 Meter lang gewachsen, misst seine Ladefläche bis zu 2,5 m² und trägt gut 600 kg Fracht. Noch verblüffender ist die Auswahl aus gleich drei Kabinen: kurzes Fahrerhaus (Working), mittlere Kabine mit großer Ab-



Die Pritsche misst rund 2,5 Quadratmeter, schultern darf der Strada mehr als eine halbe Tonne.



Aufgeputzt wie ein Samba-Tänzer im brasilianischen Karneval, aber als Nützlichling nicht zu verachten: der aktuelle Fiat Strada.

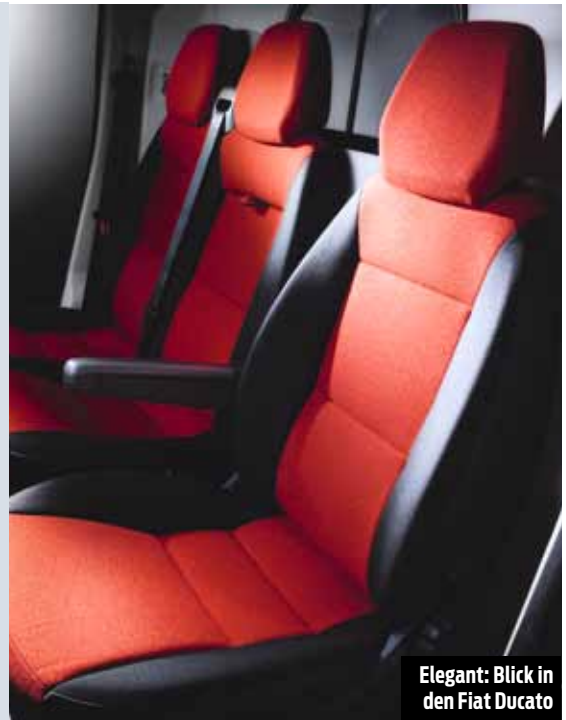
Ducato ganz automatisch

Automatik für (fast) alle: Gab's das automatisierte Schaltgetriebe Comfort-Matic im Fiat Ducato nur in Verbindung mit der dicken Dreiliter-Maschine, so ist das Komfort-Extra nun auch für die 2,3-l-Motoren mit 96 kW (130 PS) und 109 kW (148 PS) zu bekommen.

Der Auftritt ist harmonisch: Lässt es der Fahrer ruhig angehen, schaltet das Getriebe bei gut 2.000 Touren hinauf, der Motor landet dann regelmäßig bei 1.500 Umdrehungen – passt. Hat es der Fahrer eilig, lässt das Getriebe die Maschine bis 4.000 schnurren, deutlich oberhalb der Nennzahl. Die Schaltungen laufen jeweils so weich ab, wie es nur ein konzentrierter Fahrer in Bestform hinbekommt.

Manuelle Eingriffe sind jederzeit durch Antippen des Wählhebels möglich. Auch kann der Fahrer in den manuellen Modus wechseln. Lässt er darin Tempo und Drehzahl arg tief sacken, schaltet das Getriebe selbständig zurück. Umgekehrt verharrt es auch bei provozierter Überdrehzahl im gewählten Gang. Wichtig im Stadtverkehr: Comfort-Matic lässt auch feinfühliges Rangieren mit Schleichfahrt zu. Bei anspruchsvoller Topografie oder voller Ausladung empfiehlt sich ein Druck auf die „Up“-Taste: Dann verlegt die elektronische Steuerung die Schaltpunkte in höhere Drehzahlbereiche.

Der Aufpreis für das automatisierte Getriebe beläuft sich auf netto 1.500 Euro. Beim großen Diesel spendiert Fiat für dieses Geld auch ein schickes Lederlenkrad und einen Leder-Schaltknopf. Fahrer des Ducato mit Comfort-Matic und 2,3-l-Motor müssen auf diese Annehmlichkeiten verzichten.



Elegant: Blick in den Fiat Ducato

lage hinter den Sitzen (Trekking), dazu eine Doppelkabine mit Sitzbank im Fond – wenn auch ohne Zugang durch separate Fondtüren, Passagiere sollten für Zustieg und Aufenthalt eher drahtig gebaut sein. Und für Gepäck ist im Stummelheck auch nur wenig Platz.

Sinnvoll ist also die Trekking-Ausführung mit verlängerter Kabine. Hier kann man Gepäck oder teures Werkzeug diebstahlsicher hinter den Vordersitzen unterbringen. Bei Bedarf kommt dort auch das Reserverad unter, das üblicherweise an der Stirnseite der Ladefläche thront.

Nehmerqualitäten

Automobilien Feinschliff darf man vom Fiat Strada nicht erwarten, es geht eher schlicht und rau zu, dem erwarteten Einsatz angemessen. Eine gewisse Robustheit wird man jedoch voraussetzen dürfen. Wer in Brasilien rheinematet ist, der wird auch schadlos die rheinische Tiefebene durchstreifen. Die blattgefederter starre Hinterachse jedenfalls zeigt beim ersten kurzen Ausritt Nehmerqualitäten. Austeilen kann sie ebenfalls, das wird auf Kopfsteinpflaster oder in der Baustelle deutlich.

Drinnen drohen lange Fahrer das Dach von innen auszubeulen. Die Sitze sind kurz und von zurückhaltender Güte, wie die gesamte Materialqualität des Strada. Deshalb wird man ihm manche Schramme oder Beule auch nicht übelnehmen, sondern als Zeichen von Lebenserfahrung interpretieren. Der Strada ist von rauem Charme, wirkt unrasiert.

Gleichwohl streichelt der Kleine als Adventure und erst recht als Sondermodell Lumberjack die Seele seines Besitzers: Da wären verspielt-grelle Instrumente. Oder mit Kompass und Neigungsmesser ebenso überflüssige wie nette Zusatzinstrumente auf dem Armaturenbrett. Da gibt der Strada den harten Offroader, obwohl er doch nicht mehr als Frontantrieb und ein elektronisches Sperrdifferential sowie 15-Zoll-Räder mitbringt. Der Strada ist abseits seiner Nützlichkeit auch gern ganz schön schräg, mancher Käufer offensichtlich auch: Es gibt den Pick-up sogar mit Ledersitzen.

Einheitlich ist die Motorisierung, unter der Motorhaube steckt der etwas atemlose 1,25-l-Turbodiesel mit 70 kW (95 PS). Ein Fünfganggetriebe überträgt die Kraft; die Schaltung ist knorpelig, wie man's von früheren Fiat-Generationen kennt. Ohnehin wirkt das ganze Fahrgefühl etwas unpräzise und von gestern. Doch stört das wirklich? Schließlich scheint auch der Preis aus einer anderen Ära zu stammen: Ab netto 14-300 Euro ist der Fiat Strada zu haben, mit langer Kabine kostet er 800 Euro mehr.

Wer nicht nur in Nützlichkeit denkt, wählt die Adventure-Ausführung. Sie bringt für 17.200 Euro unter anderem Klimaanlage, Leichtmetallräder und allerhand weitere Annehmlichkeiten mit. Geschlossene Lieferwagen kosten weniger. Aber sie haben nicht das besondere brasilianische Etwas zum frechen Samba-Tanz auf der Baustelle.

Randolf Unruh



Ich wäre so gerne ein Offroader: Kompassrose und Neigungsmesser als Zusatzinstrumente der gehobenen Ausführungen

ALTEC

Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0
Fax: 07731/8711-11
E-Mail: info@altec-singen.de
Internet: www.altec-singen.de

ALU-RAMPEN