



Fiat steht drauf,
aber viel Renault
ist drin. Macht
nichts, denn das
Ergebnis ist gut.

Talent mit Vergangenheit

Der Scudo ist tot, es lebe der Talento. Der neue Fiat-Midi fährt sich französisch, der komplett überarbeitete Ducato Euro 6 typisch italienisch. Für ihn hat Fiat die Motorenregale neu bestückt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Sanft, fast weich federt der Kastenwagen elegant über die bucklige Landstraße. Das Fahrwerk filtert selbst harsche Stöße, währenddessen werkelt der Turbodiesel dezent im Hintergrund. Diese gepflegte Transportersänfte soll ein Fiat sein? Vom italienischen Fabrikat ist man bei Transportern eher hartgesottene und lärmige Gesellen gewohnt, Typ Transporter im Blaumann und mit festen Arbeitsschuhen. Der neue Fiat Talento ist anders, ganz anders. Es liegt an seinen Genen.

Der Scudo ist tot, es lebe der Talento: Gut 20 Jahre arbeitete Fiat bei mittelgroßen Trans-

portern mit Peugeot und Citroen zusammen. Doch Fiat hat sich aus der Kooperation Sevel-Nord ausgeklinkt. Der neue Transporter hat nicht nur den Namen gewechselt, sondern auch den Partner und die Fabrik. Renault Traffic, Opel Vivaro, Vauxhall Vivaro, ab IAA Nissan NV 300, jetzt auch Fiat Talento, dazu die Antriebseinheit im Mercedes Vito mit Frontantrieb – der Renault Traffic hat europaweit rekordverdächtig viele Ableger.

Facelifting

Neu erfunden hat Fiat den Talento-Traffic nicht, schließlich gibt es den Transporter in seiner aktuellen Form erst seit zwei Jahren. Beim Schritt von Traffic zu Talento hat Fiat Motorhaube, Grill und Stoßfänger gewechselt, ansonsten nur das Markenzeichen. Sowohl die Fiat-Stilisti als auch die Ingegneri haben es wegen der vielen Kooperationen im Moment nicht ganz leicht, die Eigenständigkeit der Marke unter Beweis zu stellen. Wenn sich eigene Modelreihen nicht lohnen, kauft Fiat lieber günstig ein als Lücken zu lassen.

Der Zeitpunkt ist geschickt gewählt, denn Fiat hat den Schritt zu Euro 6 gleich mitge-



Ecojet nennt Fiat seine
Spritsparschweine mit
Start-Stopp-Technik und
weiteren Beigaben.

nommen. Deshalb fährt der Talento als einziger Transporter der Marke mit SCR-Technik und Adblue ins Euro-6-Zeitalter, bei allen anderen Transportern vermeidet Fiat diesen aufwendigen Weg oder verschiebt ihn auf die nächste Verschärfung der Abgasstufe. Beim Talento/Trafic aber wird Adblue getankt, hinter der eigenwilligen Klappe gleich unter der Einfüllöffnung für Dieseltreibstoff.

Auch in allen anderen Punkten orientiert sich der Talento am Traffic: zwei Längen und zwei Höhen, 2,8 bis 3,1 t zulässigen Gesamtgewicht, dazu ein stimmiges Programm aus Kasten, Kasten Doppelkabine namens Multicab, aus Kombi und Fahrgestell. Die Ausstattung ist großzügig, serienmäßig gibt es unter anderem einen Beifahrer-Doppelsitz und ein vollwertiges Reserverad, auch einen standesgemäßen 80-Liter-Tank. Zusätzlich gluckern 20 Liter Adblue an Bord. Trotzdem verspricht Fiat für den Kastenwagen in Serienausführung mindestens eine Tonne Nutzlast. Wer Gewicht sparen will, wählt alternativ den Einzelsitz und den Reifenreparaturatz. Typische Traffic-

Tricks stecken ebenfalls im Talento, etwa die optionale Durchlademöglichkeit vom Frachtraum bis unter den Beifahrersitz oder den multifunktionalen Klappstisch mit Halterung für ein Klemmbrett. Auch der eigenwillige Zusatz-Weitwinkelspiegel in der Beifahrer-Sonnenblende ist wieder da.

Neue Kraftverhältnisse

Unter der Knubbelnase des Talento stecken Renault-Triebwerke mit 1,6 Liter Hubraum und vier Leistungsstufen zwischen 70 kW (95 PS) und 107 kW (145 PS). Kleiner Hubraum und viel Gewicht heißt hoher Aufwand für die Aufladung: Durchweg beatmen deshalb Turbolader mit variabler Turbinengeometrie die Maschinen, mit Doppelaufladung für die beiden stärkeren Ausführungen zugunsten eines breiten Drehmomenttableaus. Durchweg portionieren Sechsganggetriebe die Kraft.

Die Grundausführung des Motors hat im unteren Drehzahlbereich genug Mumm, bei höheren Drehzahlen aber ist mit der Maschine wenig anzufangen. Ebenso ist sie mit der Kom-



Der Fiat Talento bringt von Renault SCR-Technik und einen großen Adblue-Tank mit.



Das Arbeitsschutz-Portal

mit über 35.000 Produkten

- | | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| ■ 3M | ■ Dolezych | ■ JAH | ■ Physioderm |
| ■ Ansell | ■ DS SafetyWear | ■ Kimberly-Clark | ■ pka |
| ■ askö | ■ EKASTU | ■ Kleen Purgatis | ■ precoderm |
| ■ ATG | ■ ergodyne | ■ KNEETEK | ■ promodoro |
| ■ Aug. Schwan | ■ Erich Voss | ■ KROMWELL | ■ PSA |
| ■ Azett | ■ eureka | ■ Leiber | ■ Safety Jogger |
| ■ Baak | ■ Excess | ■ Lemaître | ■ Sanita |
| ■ Bata Industrials | ■ Georg Schmerler | ■ LHD | ■ Scott Safety |
| ■ BIG | ■ Greven | ■ Lordi | ■ SIKA |
| ■ Body Products | ■ HAKRO | ■ M-A-S | ■ Söhngen |
| ■ Brynje | ■ Hase Safety | ■ MAPA | ■ Turbo |
| ■ caramba | ■ Hi-Tec/Magnum | ■ MASCOT | ■ Unico |
| ■ Centurion | ■ HERWE | ■ MAXGUARD | ■ Univet |
| ■ Cobra | ■ Hugo Josten | ■ MRUK | |
| ■ deb/Stoko | ■ ID IDENTITY | ■ OEL-KLEEN | |



- 1 Produkte suchen und filtern
- 2 Produkte vergleichen
- 3 Passendes Produkt finden

Die Stünings Medien GmbH ist unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 200 Herstellern zusammen, betreut über 350 Händler und 11 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH · Telefon 02151-5100-0 · medien@stuenings.de

www.arbeitsschutz-online.de



Die Armaturentafel ist eine bekannte Größe, das Fiat-Signet auf dem Lenkrad irritiert zunächst.



Fiat Fiorino

Kleiner Van, was nun?

Es wird einsamer um den kleinen Fiorino: Seine Geschwister Citroën Nemo und Peugeot Bipper sind in Deutschland aus dem Programm geflogen – die Nachfrage ist nach kleinen Lieferwagen um vier Meter Länge ist überschaubar. Dabei können die Lieferzwerge tüchtig anpacken: Rund 2,5 Kubikmeter Fracht vom Gewicht einer halben Tonne, schleppt der Fiorino, und ist doch nur knapp vier Meter lang. Damit erreicht er annähernd die Fähigkeiten früherer Lieferwagen-Generationen, darunter auch seine Vorfahren. Der Fiorino hat das Wachstum der anderen nicht mitgemacht. Aber er ist fit für Euro 6, mit einer neuen Nase und einem Hauch Kosmetik rund um die Armaturen.

Ansprechend ist mit zwei Dieselmotoren, einem Benziner sowie einem Erdgasmotor und einer Leistungsspanne von 51 kW (70 PS) bis 70 kW (95 PS) die Auswahl der Triebwerke. Der kompakte Diesel mit 1,3 Liter Hubraum läuft temperamentvoll, indes wird er außerorts bei höheren Geschwindigkeiten laut und der kurze Radstand lässt das Fahrwerk etwas nervös erscheinen. Im Stadtverkehr, der natürlichen Umgebung des Fiorino, ist dies alles kein Thema. Und den Normverbrauch mit nur 3,8 Litern mit der Spritsparteknik Ecojet muss man sicher nicht zu ernst nehmen. Den kleinen Fiorino aber, den sollten Lieferwagen-Interessenten durchaus auf der Rechnung haben.

bination von hohen Gängen und niedrigen Drehzahlen überfordert – der Motor ist dann elastisch, aber kraftlos. Ein Handwerkdiesel also, für Transporter die mehr stehen als fahren.

Anders die starken Ausführungen: Auch hier muss der Diesel erst etwas mühsam aus dem Drehzahlkeller krabbeln, dann jedoch tritt er couragiert an und treibt die Fuhre energisch vorwärts. Für alle Motoren gilt: Sie laufen gleichmäßig und leise, es sind Diesel der gepflegten Art.

Zeit für einen Rundblick im Fahrerhaus: Drinnen sind die einzig auf den ersten Blick sichtbare Fiat-Änderung gegenüber dem Ausgangsprodukt die Markenplakette im Lenkrad und der feine Schlüsselanhänger. Geblieben sind die schwammigen Sitze, bei denen der Fahrer mehr drauf sitzt als drin. Original sind ebenso die zahlreichen Ablagen und die eigenwilligen, jedoch überraschend gut ablesbaren Instrumente mit zentralem Digitaltacho. Ein Fiat? Eher weniger. Aber ein guter Transporter, egal unter welcher Flagge er fährt.

Tradition und Fortschritt

Fiat pur steckt traditionell im Ducato, obwohl Citroën und Peugeot an dieser Kooperation beteiligt sind, die unverändert fortgeführt wird. Für Euro 6 hat Fiat die Motorenregale komplett neu bestückt. Der 2,3er wurde komplett



Trailer-Journal 2016/2017

Das fachspezifische Nachschlagewerk unterstützt den Fahrzeugkäufer dabei, das bestmögliche und kostengünstigste Equipment für seine Transportaufgabe anzuschaffen. Dabei berät Trailer-Journal den Käufer von Anhängern, Aufliegern, Aufbauten und Zubehör in sämtlichen Fragen der Konfiguration und Spezifikation, technischen Ausstattung, technischen Standards und Möglichkeiten sowie der Ladungssicherung und Miete.

Trailer-Journal
Ausgabe 2016/2017
224 Seiten, Magazinformat
Euro 8,00/Stück
(inkl. ges. MwSt., zzgl. Versandkosten).



Bestellen Sie jetzt!

trailer-journal@stuenings.de
Telefon +49 2151 5100-0
www.trailer-journal.com





Äußerlich geht der Fiat-Bestseller unverändert ins Zeitalter von Euro 6.



Ein gestärkter 2,3-Liter ersetzt den bisherigen Dreiliter, Leistung und Drehmoment liegen auf gleichem Niveau.

überarbeitet. Seine stärkste Ausführung ersetzt jetzt den wuchtigen Dreiliter. Eine Überraschung bietet der Zweiliter als Einstiegsmotorisierung. Er stammt aus dem Pkw-Regal, entsprechend kultiviert benimmt er sich. Zieht geschmeidig und ohne jeden Protest aus lächerlichen 1000 Touren, läuft ruhig und zurückhaltend, mit angenehmen Umgangsformen. Die Kraft von 85 kW (115 PS) sowie 290 Nm Drehmoment klingt auf Antrieb nicht üppig, doch sie reicht dank der elastischen Charakteristik für viele Aufgaben aus. Zumal

Fiat das Triebwerk durch einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie unterstützt, mit einem Sechsganggetriebe und knackig-kurzen Übersetzungen der unteren Gänge. 140 Sachen läuft der Ducato mit dem neuen Motor, kein Renner also, aber für Kurz- und Mittelstrecken ist er bestens zu gebrauchen und dazu der komfortabelste aller Ducato-Motoren – ein heißer Tipp.

Kern des Ducato-Angebots war und ist trotzdem der Turbodiesel mit 2,3 Litern. Er zehrt wiederum von seinem herben und zart-bitteren Nutzfahrzeugcharme, den man mit besonderer Robustheit verbindet. Drei Leistungsstufen mit 96 kW (130 PS), 110 kW (150 PS) und jetzt sogar 130 kW (177 PS) decken alle Wünsche ab. Zumal die entsprechenden Drehmomente mit 320 sowie 380 und 400 Nm ausgeprägt sind. Die Motorenentwickler haben kräftig zugefasst und einen optimierten Motorblock mit Unterteil aus Aluminium spendiert, leichtere Pleuelstangen und Pleuellzapfen. Dazu gibt es eine überarbeitete Einspritzung, eine bedarfsgerecht laufende Ölpumpe und eine wirkungsvollere Kühlung.

Trotzdem wirkt die mittlere Ausführung bei einer ersten Proberunde ein wenig matt, es fehlt ihr an Temperament und Antritt. Ganz anders die stärkste Ausführung, sie lässt den wuchtigen und schweren Dreiliter schnell vergessen. Er bleibt dem Kollegen Daily vor-



Eine sehr positive Überraschung ist der Zweiliter-Turbodiesel, jetzt serienmäßig in Verbindung mit Sechsganggetriebe.

Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen

Erhebliche Mängel, die bei technischen Kontrollen an Lkw, Kleintransportern und Bussen sowie deren Anhängern entdeckt werden, sind auf vernachlässigte Wartung, Pflege und unsachgemäße Instandsetzungen zurückzuführen. Oftmals halten sich Fahrzeughalter aus wirtschaftlichen Gründen nicht an Wartungsvorgaben der Fahrzeughersteller hinsichtlich Umfang, Qualität und Wartungsintervallen. Aber auch Fahrzeugführer führen Abfahrtskontrollen teilweise gar nicht oder nur oberflächlich durch und starten ihre Fahrt, obwohl sie die erheblichen Mängel ihres Fahrzeugs hätten erkennen müssen. Mitunter wurden auch schon unmittelbar nach einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung technische Mängel festgestellt, da spezifische Verschleißmerkmale unbekannt waren.

Das „**Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen**“ ist die Fortsetzung des bekannten Werkes „Handbuch Mängelerkennung am Lkw und Kleintransporter“. Die lange erwartete **3. Auflage** wurde nicht nur überarbeitet, sondern von Grund auf neu gefasst und um ca. 370 Seiten erweitert. Neu aufgenommen wurden die Erkennung technischer Mängel an **Kraftomnibussen** und die Besonderheiten des elektronischen Bremssystems (**EBS**). Der deutlich gestiegene Gesamtumfang des Werks ergibt sich vor allem aus der vollständig überarbeiteten und erweiterten Bilddokumentation: In einzigartiger Weise werden **auf über 1.600 Bildern** technische Mängel und verschiedene Verschleißzustände von Fahrzeugteilen dokumentiert sowie deren genaue Lage am Fahrzeug dargestellt, um dem Leser eine schnelle Orientierung am Fahrzeug zu er-



Burkhard Köhler
3. Auflage – Mai 2015
724 Seiten, 17 x 24 cm, kartoniert
ISBN 978-3-7812-1743-0

möglichen. Zusammen mit zahlreichen von den Herstellern bereitgestellten technischen Angaben und den umfassenden Verweisen auf die einschlägigen europäischen Bau- und Betriebsvorschriften ermöglichen sie eine fundierte Bewertung unvorschriftsmäßiger Bauteile. Darüber hinaus wurde das Werk völlig neu gegliedert und in seiner Struktur an den neuen Mangelkatalog des § 29 StVZO, basierend auf den Richtlinien 2010/47/EU und 2010/48/EU, angepasst. Damit ist es weiterhin ein unverzichtbares Handbuch für die Ausbildung und Kenntnisvertiefung von Sachverständigen, Kontrolleuren beim BAG und der Polizei, aber ebenso für Technische Verantwortliche im Fuhrpark, die sich vor Sanktionen und teuren Mangelfolgeschäden schützen wollen.

Bestellschein

Bitte senden Sie Ihr Bestellfax an:

► **02 28 / 9 54 53-27**

Oder schicken Sie die Bestellung per Post:

KIRSCHBAUM VERLAG GmbH
Postfach 21 02 09
53157 Bonn

Ja, wir bestellen

___ Exemplar(e) „**Handbuch Mängelerkennung an Nutzfahrzeugen**“ für 68,- € inkl. MwSt. und Versand
ISBN 978-3-7812-1743-0

Firma, Abteilung

Name, Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Telefon/Fax

E-Mail

Unterschrift/Datum



Fiat verzichtet bei LKW-Zulassung auf SCR-Technik, dann gibt es nur einen Blindstopfen statt der Adblue-Einfüllöffnung.

behalten, der in ganz andere Gewichtsklassen hineinragt. Der kräftigste 2,3er dagegen kommt im Ducato gerade recht. Er zieht wie ein Ochse, ist gleichermaßen antrittsstark und elastisch, scheut selbst Drehzahlen nicht.

Irritierend ist die Abgasreinigung der Ducato-Motoren für die Abgasstufe Euro 6. SCR-Technik mit Adblue-Zusatz spendiert Fiat ausschließlich den Motorvarianten des Kombi mit Pkw-Zulassung. Alle anderen Ducato erhalten eine gekühlte Niederdruck-Abgasrückführung mit Rücklauf nach dem Partikelfilter. Eine zusätzliche Hochdruck-Abgasrückführung mit Rückführung gleich nach dem Abgaskrümmen unterstützt auf Kurzstrecken. Dazu gibt es einen NO_x-Speicherkat. Diese Strategie spart Geld, reduziert das Gewicht und erleichtert den Umgang in der Praxis. Alle anderen Transporter dieser Gewichtsklasse – den Daily mit identischer Maschine ausgenommen – sind jedoch mit SCR-Technik unterwegs. Ist zum Ausgleich der Anteil der Abgasrückführung sehr hoch? Das würde zwangsläufig den Dieserverbrauch anheben. Sind die Temperaturfenster für eine wirksame Abgasreinigung eng, wie im Frühjahr bei Tests des Kraftfahrt-Bundesamt herauskam? Oder sind die Motorenentwickler einfach richtig gut?

Neuer Alter

Ansonsten ist der Ducato nach exakt zehn Jahren trotz mehrfacher Modellpflege in die Jahre gekommen. Ja er wiegt wenig und die Nutzlast liegt entsprechend hoch. Und günstig ist er sowieso. Aber das stramme Fahrwerk poltert vernehmlich, die elektrisch unterstützte Lenkung arbeitet gefühllos, kräftig gebaute Fahrer spüren die Sitzunterkonstruktion im Gesäß, die Sitzposition stimmt nicht so recht und die Materialien, vor allem die nur angedeuteten Türverkleidungen sind sehr schlicht. Auch das auf Wunsch lieferbare automatisierte Getriebe namens Comfort-Matic ist mit seinen langen Schaltzeiten wirklich nicht der letzte Schrei.

Doch Fiat sowie Citroen und Peugeot schert dies wenig. Im Werk Sevel Süd unten in Italien purzeln jeden Tag mehr als 1000 Transporter für Fiat und Konsorten von den Bändern. Die Produktion kommt den Aufträgen kaum hinterher, auch weil die bestens laufende Reisemobilbranche nach Fahrzeugen giert. Warum also ändern? Bis 2019 müssen Ducato und Kollegen noch laufen. Als echte Fiat werden sie dies schaffen.

Randolf Unruh

Fullback, der Sami Khedira von Fiat

Die schmale Asphaltstraße schraubt sich in engen Windungen hinauf in die Berge. Unvermittelt geht die Strecke in einen groben Waldweg über. Löcher, Einschnitte, Bodenwellen, Wurzeln und Felsen lugen heraus, die Piste ist anspruchsvoll. Den Fiat Fullback juckt es nicht, Schwungvoll lässt er sich über die Unebenheiten treiben, Achsver-

schränkung und lange Federwege spielen ihre Vorzüge aus. Trotz einer ordentlichen Ladung Holz auf der Hinterachse meistert der Fiat selbst bei forscher Fahrweise die ausgefahrenen Rinnen problemlos. Eher macht der Fahrer schlapp, als dass der Fiat in die Knie geht. Wenn der Motor in engen Kurven nicht in ein tiefes Turboloch plumpsen würde und nach

reichlich Gas und Drehzahl verlangen würde, es wäre eine Lust, den Pick-up durch die Einöde zu dreschen.

Fullback, der Name steht für eine Mittelfeld-Position im Football, sie umfasst sowohl Defensivarbeit als auch das wuchtige Einleiten von Angriffen und den einen oder anderen Abschluss. Mit Blick auf den Fiat-Heimatverein Juventus Turin formuliert: Der Fullback ist sozusagen der Sami Khedira von Fiat.

Wobei – Fiat? Der Fullback stammt in direkter Linie vom Mitsubishi L 200 ab, Fiat steuert nur das Markenzeichen auf dem Lenkrad und den Kühlergrill zu. Unter der Haube schuffet ein Vierzylinder mit 2,4 Liter Hubraum. Er leistet 113 kW (154 PS) mit 380 Nm und ist mit zuschaltbarem Allradantrieb ausgestattet. Alternativ gibt es ihn mit 133 kW (181 PS) und 430 Nm Drehmoment. Die Kraftübertragung übernimmt se-

rienmäßig ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder beim stärkeren Fullback auf Wunsch eine Fünfgang-Automatik. Sie wird wegen der überlangen Übersetzungen des Schaltgetriebes sympathisch. Mit einem Drehregler steuert der Fahrer die Geländetauglichkeit: Hinterradantrieb, Allradantrieb, Sperre, Reduktionsgetriebe heißt die Reihenfolge.

Maximal 2,9 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, eine knappe Tonne Nutzlast, bis zu 3,1 Tonnen Anhängelast – der Fiat Fullback entpuppt sich als handfester Arbeiter. Dazu passt das eher rustikale, prima verarbeitete Interieur. Zu bekommen ist er mittellang oder als Doppelkabine, dazu als Einfach-Ausführung ohne Allrad. Aber das wäre schade, zu eindrucksvoll ackert sich der Pick-up beladen mit voller Traktion über rüde Feldwege. Zu bekommen ist der Fiat Fullback als 4x4 netto ab 22 400 Euro, ein faires Angebot.



Fiat Fullback