



Fahrbericht: Fiat Fiorino

Ein kleiner Italiener

Viel Platz auf wenig Raum: der neue Cityflitzer Fiat Fiorino und seine Kollegen.

Wenn alle Autos immer größer werden, dann ist ein neuer Kleiner richtig erfrischend. Eine Fingerspanne unter vier Meter misst der neue Fiat Fiorino in der Länge, schiebt sich damit frech unter die Klasse der etablierten Lieferwagen. Fiorino? Da war

doch mal was: Mehr als 20 Jahre lang stellte Fiat bereits einen Fiorino her, in rund 1,2 Millionen Exemplaren. Bis ihn vor einem halben Dutzend Jahren der viel größere Doblò Cargo ablöste.

Nicht nur mit dem neuen Kultauto 500 besinnt sich Fiat auf die Tradition herausragender Kleinwagen, auch der Fiorino schlägt in diese Kerbe: frech, flink, pffiffig und bezahlbar – das sind die Gene eines echten Fiat. Dass er gleichzeitig als Citroen Nemo und Peugeot Bipper Premiere feiert, tut der Sache keinen Abbruch: Die Plattform des Minifrachters stammt vom Fiat Punto, gebaut wird er beim türkischen Fiat-Partner Tofas, wo bereits der Doblò Cargo vom Stapel läuft.

Der Fiorino und seine Kollegen sind konsequent auf den Einsatz als Stadtlieferwagen zugeschnitten. Dank seiner kompakten Maße findet der Fiorino auch im Gewühl der Innenstadt einen Parkplatz, flutscht mit schlanker Taille von kaum mehr als einssiebziger Breite mühelos durch enge Gassen. Dreht mit einem Wendekreis von nur 10,45 Metern fast auf der Hinterhand. Und fährt, speziell mit seinem kräftigen Diesel, dem Rest der Welt frech wie ein Wiesel um die Ohren.

Asymmetrische Heckflügeltüren öffnen den Weg zum Laderaum.





Die Geschwister Fiorino:

Kasten, Kombi, Panorama und Adventure

Mitte Februar legt der Zwerg in Deutschland los. Zunächst als Kastenwagen trägt er die Hauptlast der Stückzahl und ist in zwei Ausstattungsvarianten erhältlich. Der Kasten bekommt in schneller Folge Geschwister: im April ein fünfsitziger Kombi mit klappbarer Rücksitzbank. Die rechte Schiebetür ist hier logischerweise Standard, sie und die Blechwand gegenüber sind verglast. Die Sitzbank lässt sich zusammenfalzen und auch ausbauen; aufgestellt verbleiben dahinter knapp 400 Liter Stauraum unter einer Abdeckung. Zu üppig sollte das reisende Quintett im Kombi nicht gebaut sind, sonst wird es mit dem Fußraum im Fond eng. Im Herbst folgt der feine Fiorino Panorama mit Heckklappe statt Flügeltüren.

Seine Seitenteile sind bis hinten verglast, innen wird er rundum verkleidet sein. Eine handfeste und deftige Ausgabe namens Fiorino Adventure gibt es für Kasten und Kombi. Sie ist höhergelegt, tritt mit breiten Stoßleisten auf den Flanken und einem Unterfahrerschutz an. Der Adventure soll grobes Gelände bewältigen: ein Lasterchen für Baustelle und Feldweg. In eine andere Richtung fährt der Fiorino mit einem automatisierten Sechsganggetriebe, lieferbar nur für den Diesel. Die bereits aus dem Punto bekannte Technik erhöht den Komfort und senkt den Verschleiß: 700 Euro Aufpreis für den Stadtfliitzer statt ein, zwei Wechsel der Kupplung während der Lebenszeit im anstrengenden Stadtverkehr? Das könnte sich lohnen.

Der fünfsitzige Fiorino Kombi ist eine von mehreren weiteren Varianten fürs Jahr 2008.

Die Proportionen passen. Optisch gehört der Fiorino klar zur neuen Familie der Fiat-Transporter, die soeben in atemberaubendem Tempo eine Rundum-Erneuerung erfahren hat: im vergangenen Jahr Ducato und Scudo neu, jetzt der Fiorino – da pfeifen es die Spatzen von den Dächern, dass sich auch der Doblò Cargo bald der neuen Linie nähert. Der Fiorino passt bestens hinein: große und hoch angelegte Scheinwerfer, ein trotzig vorgerecktes Kinn, kräftiger Stoßfänger vorn, hinten hoch ansetzende Rückleuchten und robust wirkende Stoßbecken, zwischendrin muskulös ausgearbeitete Radläufe. Die Proportionen passen, der Fiorino sieht mehr kraftvoll und dynamisch aus als niedlich, ist keine simple Kiste: Die Blechflanken sind glatt, den Übergang von Wand und Dach haben die Gestalter gerundet – ergibt eine rundum stimmige Optik. Der Radstand von gut 2,5 Meter Länge erlaubt Schiebetüren; das erreicht kein anderer Mini-Lieferwagen unter vier Meter Länge.

Darüber hinaus stemmt der Kleine mehr Fracht als man im zutraut. Der fast würfelförmige Laderaum schluckt 2,5 Kubikmeter Ladung. Wiegen darf sie eine halbe Tonne und wird von sechs Zurrösen gehalten. Mit einem optional lieferbaren, klappbaren Beifahrersitz geht der Fiat in die Verlängerung: Wer den Platz zusammenfaltet, kann 2,5 Meter lange Gegenstände auf die topfebene Ladefläche packen. Eine feste Trennwand indes kostet Aufpreis, ebenso eine klappbare Gitterwand für den Klappsitz – serienmäßig



Das funktionelle Cockpit ist übersichtlich und voller Ablagen, jedoch nicht für große Menschen gebaut.



Der schlanke und wendige Fiorino huscht mühelos durch enge Gassen.



Die Proportionen stimmen: Der kleine Fiat sieht von vorne bis hinten stimmig aus.

ist nur eine Leiter hinter dem Fahrersitz. Doch bei einem Einstandspreis unter 10.000 Euro kann sich Fiat diese Lässigkeit des Weglassens ebenso leisten wie der Käufer den Luxus des Extras.

Technische Kleinigkeiten. Der Fiorino tritt generell als durchdachter Praktiker

auf: Die asymmetrischen Hecktüren öffnen per Tastendruck auf 180 Grad, ohne dass sich der Fahrer dabei schmutzige Finger holt. Und seitlich schneidet Fiat dem Zwerg auf Wunsch rechts und links jeweils eine Schiebetür in die Karosserie; serienmäßig müssen die Hecktüren genügen. Die Entwickler haben außerdem an Kleinigkeiten gedacht: Eine automatische Sperre verhindert ein Öffnen der rechten Schiebetür, wenn der Tank-

Der Laderaum fasst hinter der Trennwand 2,5 Kubikmeter, die Nutzlast beläuft sich auf eine halbe Tonne.

deckel in ihrer Flucht geöffnet ist. Auch im Fahrerhaus beweisen die Entwickler Fantasie mit zahlreichen Ablagen von der Fensterbrüstung bis zur Mittelkonsole und vom großen Handschuhfach bis zur ausladenden Fläche auf der Armaturentafel mit Klemmbrett. Zwischendrin gibt es übersichtliche und komplette Instru-

Technische Daten: Fiat Fiorino

	Fiorino 1.4 8V	Fiorino 1.3 16V Multijet
Motor	R4-Zylinder-Benziner	R4-Zylinder-Diesel
	Bohrung/Hub 75 x 77 mm,	Bohrung/Hub 69,6 x 82 mm
	Hubraum 1.360 cm ³ .	Hubraum 1.248 cm ³
	Multipoint-Benzineinspritzung	Common-Rail-Direkteinspritzung
Leistung	54 kW (73 PS) bei 5.200/min	55 kW (75 PS) bei 4.000/min
Drehmoment	118 Nm bei 2.600/min	190 Nm bei 1.750/min
Kraftübertragung	Frontantrieb, Fünfgang-Schaltgetriebe mit Joystick. Diesel wahlweise automatisiertes Getriebe.	
Fahrwerk/Bremsen	Vorn Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen, hinten Torsionsachse mit Schraubenfedern. Vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, ABS. Reifen 175/70 R 14, alt. 185/65 R 15	
Radstand/Wendekreis	2.513 mm/10,45 m	
Länge/Breite/Höhe gesamt	3.864/1.716/1.721 mm	
Länge/Breite/Höhe Laderaum	1.523 (2.491)/1.473/1.181 mm	
Volumen Laderaum	2,5 (2,8 m ³)	
Leergewicht/Nutzlastzul.	1.145/535/1.680kg	1.165/535/1.700kg
Gesamtgewicht		
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h	157 km/h
Verbrauch Stadt/Überland/gesamt	8,8/5,9/6,9 L/100 km Super	5,7/3,8/4,5 L/100 km Diesel
Grundpreis	9.750 Euro*	10.850 Euro*
		* zuzüglich Mehrwertsteuer

Der Radstand erlaubt Schiebetüren; das erreicht kein anderer unter vier Metern Länge.

mente und simple Bedienungselemente. Aber kleine Autos kennen auch die Kunst des Weglassens: Hilfreiche Weitwinkelspiegel beispielsweise trägt der Kastenwagen nicht. Die Türen sind innen nicht komplett verkleidet, lassen an der Brüstung einen Farbstreifen durchblitzen. Und viel mehr als mittelgroß sollte der Fahrer eines Fiorino auch nicht gewachsen sein, sonst kollidiert das rechte Knie mit dem Zündschlüssel und die Rückenlehne mit der freundlich und isolierend gepolsterten, aufpreispflichtigen Trennwand. Auch muss ein Fiorino-Fahrer einstecken können: Ist der Lastzweig unbeladen, keilt die Hinterachse heftig aus, obwohl dies eine gut entwickelte Torsionsachse mit Schraubenfedern trotz des knappen Radstands bei der überschaubaren Zuladung eigentlich nicht nötig hat.

Der Antrieb dagegen ist sehr gelungen: Der temperamentvolle Turbodiesel

hat Klasse; Fiat führt ihn kräftiger aus als die Geschwister von Citroen und Peugeot. Startet der Diesel in Niedrigst-Drehzahlen zunächst verhalten, so legt er um 2.000 Touren herum kräftig los. Das Drehzahlband reicht weit hinauf bis etwa 5.000 Umdrehungen. Auch der Gangwechsel bereitet Freude: Die Schaltung des Fünfganggetriebes mit einem griffgünstig erhöht angebrachten Joystick arbeitet leicht und präzise; die Lenkung

agiert zielstrebig. Und dass der Fiat sein Maximaltempo erst nach einem langen Anlauf erreicht, ist für diesen Stadtindianer ohne Belang – auf der Autobahn hat er nur in Ausnahmefällen etwas zu suchen. Dort fährt er trotzdem erstaunlich leise, dreht doch der Motor in voller Fahrt nur etwa 3.700 Touren.

Laufruhe und Sparsamkeit. Im Alltag viel wichtiger sind neben dem Temperament der Maschine ihre Laufruhe und Sparsamkeit. Laut Werk rollt der Fiorino bei verhaltener Fahrweise mit einer Tankfüllung bis zu 1.000 Kilometer weit; wirtschaftlich sind auch Wartungsintervalle von 30.000 Kilometer, alternativ alle zwei Jahre. Der Kleine tritt richtig erfrischend auf. Weshalb bloß legt Fiat dann in Deutschland die Messlatte im ersten Jahr mit 2.000 Exemplaren so niedrig an? Vom alten Fiorino verkaufte man in seinen besten Tagen ein Mehrfaches. Und die besten Tage des neuen Fiorino stehen erst noch bevor.

RANDOLF UNRUH

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



Einer der Iveco Stralis für die Frischli Milchwerke

IVECO

Frischli Milchwerke stehen auf Stralis

Die Frischli Milchwerke GmbH in Rehburg (bei Hannover) erweitert ihren LKW-Fuhrpark um verschiedene Varianten des Iveco Stralis. Insgesamt umfasst der Nutzfahrzeug-Fuhrpark von Frischli 24 Sattelzugmaschinen und 17 zwei- und dreiachsige LKW. Von diesen 41 Fahrzeugen sind zurzeit 27 Iveco Stralis AT und AD. Frischli setzt Zweiachs-Sattelzugmaschinen Stralis AT 440 S 42 T/P (309 kW/420 PS) sowie Dreiachs-LKW Stralis AD 260 S 36 Y/PS (265 kW/360 PS) ein. Die Motoren der jüngsten vier Stralis entsprechen der Abgasnorm Euro 5. Alle Iveco-Fahrzeuge bei Frischli verfügen über das von ZF und Iveco entwickelte automatisierte 12-Gang-Getriebe

Eurotronic. Im Fernverkehr kommt das Fernfahrerhaus Active Time (AT) zum Einsatz. Im Sammelverkehr setzt Frischli auf das „kurze“ Fahrerhaus Active Day.

DOSTMANN ELECTRONIC

Datenlogger im durchsichtigen Kleid

Die Dostmann Electronic GmbH stellt mit dem Microlog-Lite ihren neuen Datenlogger für die Temperaturüberwachung vor. Das Gerät ist in einem äußerst kompakten, durchsichtigen Gehäuse untergebracht und besitzt einen integrierten Temperaturfühler. Die Bedienung erfolgt über den Computer, an den das Gerät mit der ebenfalls integrierten USB-Schnittstelle einfach angeschlossen wird.

ALCOA

Neues Aluminiumrad

Das neu geschmiedete Alcoa-Aluminiumrad i22,5 x 15 wurde speziell für Anhänger und Sattelaufleger mit schlauchlosen Reifen der Größen 455/40 R 22,5 von Goodyear und Dunlop beziehungsweise dem neuen 455/45 R 22,5 von Michelin sowie anderen Herstellern, die Räder diese Größe empfehlen, entworfen. Die neue Rad- und Reifengröße ermöglicht beim Einsatz von Naben-, Achs- und Bremskonfigurationen für 22,5 Räder eine niedrigere Fahrzeug- und damit eine größere Innenhöhe. Das Rad hat eine Einpresstiefe von 120 Millimetern, eine Tragfähigkeit von 5.150 Kilogramm und wiegt 32 Kilogramm. Dies bedeutet eine Gewichtseinsparung von 17 beziehungsweise 35 Prozent pro Rad. Die gesamte Gewichtseinsparung kann sich auf bis zu 120 Kilo je Anhänger/Aufleger addieren.

CONTI TECH

Nutzfahrzeugriemen im Komplettpaket

Conti Tech präsentiert jetzt spezielle Kits für Nutzfahrzeuge. Sie enthalten neben dem geeigneten Keilrippenriemen auch den passenden Spanner. Monteure und Fahrzeugführer gehen auf Nummer sicher, wenn mit dem Riemen auch gleich der Spanner gewechselt wird. Die neuen Komplettpakete von Conti Tech sind die geeignete Unterstützung für den Monteur.