



Extrem kompakt und mit Gasantrieb besonders sauber: Fiat Fiorino



Vorn geht's im Fiorino recht eng zu, die Abstimmung des Antriebs wirkt ein wenig ungepflegt.

## G statt E

Elektroantrieb ist bei Fiat Fehlanzeige. Aber im Fuhrpark stehen gleich drei Lieferwagen mit Gasantrieb. Also nutzt die Redaktion die Gelegenheit und gibt mal kräftig Gas.

Fiat lässt seine Transporter gerne reifen – die Eigenproduktionen Fiorino, Doblò Cargo und Ducato haben im Schnitt zehn Jahre auf dem Buckel, Überarbeitungen eingeschlossen. Ein modernes Antiquariat? Vielleicht, aber in Zeiten hektischer Aktionen rund um Antriebe und deren Abgasen gewinnen die Klassiker plötzlich an Attraktivität. Denn als einziger Anbieter fährt Fiat mit drei CNG-Transportern eine ganze Flotte auf. CNG steht für Compressed Natural Gas oder Erdgas. Das senkt die CO<sub>2</sub>-Emissionen, Partikel und manch andere üble Schadstoffe sind gänzlich unbekannt. Und wer mit Biogas fährt, ist sogar annähernd CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs.

Prompt spricht Fiat von „Natural Power“. Außerhalb der Ballungsgebiete sind die Betankungsmöglichkeiten jedoch in vielen Regionen eingeschränkt – sind die drei Gaser also eher ein Trio kommunal statt infernal? Die Redaktion hat's ausprobiert.

### Der Fiorino

Fangen wir mal klein an. Richtig klein heißt bei Fiat Fiorino. Der schnuckelige, knapp 4 m lange – oder besser kurze – Lieferwagen ist fast konkurrenzlos unterwegs. Der Jüngste ist er nach mittlerweile zehn Jahren längst nicht mehr, seine baugleichen Parallelmodelle Citroën Nemo und Peugeot Bipper haben sich inzwi-

schen aus Deutschland verabschiedet. Umso trotziger schiebt der Fiorino seine Unterlippe vor. Mit seinem bivalenten Antrieb schluckt er schließlich gleich zwei Kraftstoffe: An Bord sind 45 Liter Benzin und 13 Kilo Erdgas. Das überschaubare Reservoir schränkt die Gasreichweite ein: Laut Norm verbraucht der Zwerg 4,3 kg/100 km, macht im besten Fall 300 Kilometer Fahrt, bevor es zur Gastankstelle oder mit Benzin weitergeht.

Unter der Haube rackert ein 1,4-l-Motörchen, es leistet bei enormen 6.000 Touren im Gasbetrieb 51 kW (70 PS) und bringt es auf ein eher karges Drehmoment von 104 Nm. Im Benzinbetrieb liegen die Leistungsdaten zehn Prozent höher. Den mangelnden Mumm macht Fiat mit hohen Drehzahlen wett. Bei Tempo 100 tourt der Motor mit rund 3.500 Umdrehungen. Im Leerlauf agiert der Motor leise, unterwegs knurrt er andeutungsweise sportlich. Die Gasannahme ist ein wenig verzögert und ruppig, da fehlt es an Feinschliff. Der Durchzug ist wie erwartet eher schwächlich, die Maschine

will bei Laune gehalten werden, was mit dem teigigen Fünfganggetriebe wenig Vergnügen bereitet.

Ebenfalls erwartungsgemäß sollte der Fahrer im knapp geschnittenen Cockpit von feingliedrigem Wuchs sein, es fehlt an Platz. Und auch an Qualität des konturlos-schwammigen Sitzes. Die Materialien rundum sind einfach, mal abgesehen von der verkleideten Trennwand in der gehobenen Ausführung, die Rundinstrumente dagegen emotional-dynamisch. Das hoppelige Fahrwerk meldet den Straßenzustand sehr deutlich, verleiht dem schlanken Fiorino aber eine verblüffende Behändigkeit – wieselflink schnellt er durch den Stadtverkehr. Frechheit siegt, das gibt italienische Momente auf der Straße.

Der Blick in den Laderaum verblüfft: Aufgrund der knappen Maße ragen die Gasbehälter nach oben, der Ladeboden liegt knapp 15 cm höher. Damit schmilzt neben der Innenhöhe auch das Volumen von 2,5 auf 2,1 m<sup>3</sup> zusammen. Da die Nutzlast ebenfalls von 610 auf 500 Kilo

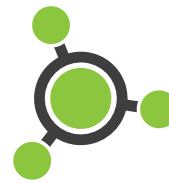


Wegen des zusätzlichen Gasvorrats liegt der Ladeboden knapp 15 cm höher und das Volumen schrumpft deutlich.

abnimmt (ohne Fahrer) und der Nettopreis gleichzeitig deftig von 11.000 auf 13.640 Euro steigt, werden die Fuhrparks dem Fiorino Natural Power meist die Tür vor der Nase zuschlagen, auch wenn die laufenden Spritkosten deutlich niedriger liegen.



## Das Arbeitsschutz-Portal mit über 40.000 Produkten



## BERATER TOOL

Die effektive Online-Beratung

- |                    |                     |                  |
|--------------------|---------------------|------------------|
| ■ 3M               | ■ DS SafetyWear     | ■ JAH            |
| ■ Ansell           | ■ ejendals          | ■ Kimberly-Clark |
| ■ Atento           | ■ EKASTU            | ■ KNEETEK        |
| ■ ATG              | ■ elysee            | ■ KROMWELL       |
| ■ Azett            | ■ Erich Voss        | ■ Leiber         |
| ■ BAAK             | ■ Eureka Safety     | ■ Lemaitre       |
| ■ BartelsRieger    | ■ FITZNER           | ■ LORDIN         |
| ■ Bata Industrials | ■ Fruit of the Loom | ■ M·A·S          |
| ■ BIG              | ■ GREVEN            | ■ MAPA           |
| ■ BodyProducts     | ■ GRAMM medical     | ■ Mascot         |
| ■ BRYNJE           | ■ HAKRO             | ■ MAXGUARD       |
| ■ caramba          | ■ Hase Safety       | ■ MRUK           |
| ■ COBA             | ■ Hiza              | ■ OEL-KLEEN      |
| ■ daiber           | ■ HERWE             | ■ OPTI Flex      |
| ■ deb-STOKO        | ■ Hugo Josten       | ■ Physioderm     |
| ■ DESOMED          | ■ ID IDENTITY       | ■ pka            |
|                    |                     | ■ precoderm      |
|                    |                     | ■ promodoro      |
|                    |                     | ■ Remisberg      |
|                    |                     | ■ rofa           |
|                    |                     | ■ Safety Jogger  |
|                    |                     | ■ Sanita         |
|                    |                     | ■ Schmerler      |
|                    |                     | ■ SCHWAN         |
|                    |                     | ■ Scott Safety   |
|                    |                     | ■ SIKA           |
|                    |                     | ■ Söhngen        |
|                    |                     | ■ Stabilus       |
|                    |                     | ■ Unico Graber   |
|                    |                     | ■ Univet         |
|                    |                     | ■ WATEX          |



Die Stünings Medien GmbH ist ein unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 500 Herstellern zusammen, betreut über 400 Händler und 8 Einkaufsverbände.

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

[www.arbeitsschutz-online.de](http://www.arbeitsschutz-online.de)

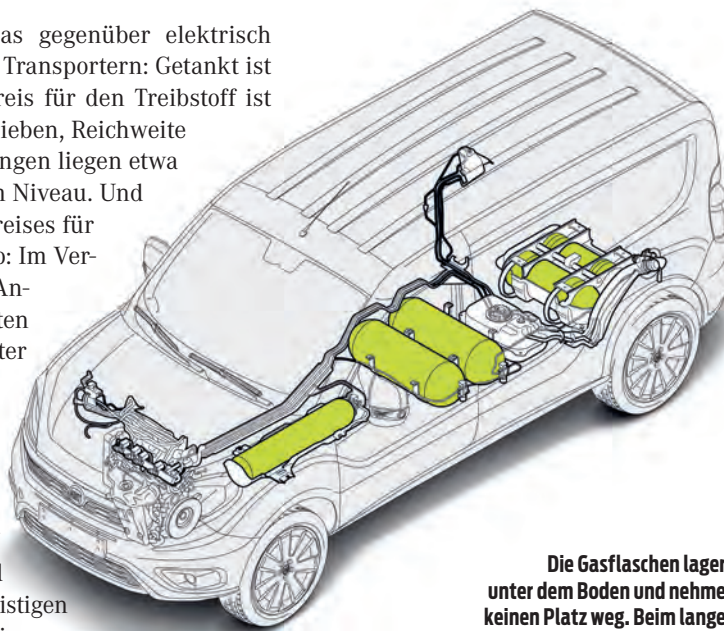


Infrastruktur

## Gas statt Strom?

Es ist das Prinzip von Henne und Ei: Den Energieversorgern fehlt die Fahrzeugpopulation für ein flächendeckendes Netz von Gastankstellen, potenziellen Autokäufern fehlen die Tankstellen zur sicheren Versorgung. Etwa 900 Erdgas-Gastankstellen gibt es in Deutschland, dagegen gut 14.000 Zapfstellen für Diesel und Benzin. Außerhalb von Ballungsgebieten ist die Versorgung mit Gas häufig dünn, Interessenten für Gas-Transporter müssen sich daher vorher informieren und sich nicht nur auf eine einsame Zapfsäule in ihrem Einzugsgebiet verlassen (zum Beispiel [www.erdgas.info](http://www.erdgas.info)). Die Lage kann sich jedoch ändern: Bis zum Jahr 2025 soll sich die Zahl der Tankstellen auf etwa 2.000 mehr als verdoppeln.

Vorteil von Gas gegenüber elektrisch angetriebenen Transportern: Getankt ist schnell, der Preis für den Treibstoff ist klar ausgeschrieben, Reichweite und Fahrleistungen liegen etwa auf gewohntem Niveau. Und trotz des Aufpreises für den Gasantrieb: Im Vergleich zu den Anschaffungskosten für E-Transporter sind die Gas-Transporter geradezu ein Schnäppchen. Wer dem Wiederverkauf nicht traut und auch der langfristigen Steuervergünstigung, der wählt eine Leasingvariante.



Die Gasflaschen lagern unter dem Boden und nehmen keinen Platz weg. Beim langen Radstand (Bild) gibt's auf Wunsch mehr Volumen.

## Der Doblò Cargo

Anders geht es im größeren Bruder Doblò Cargo zu. Die Nutzlast (ohne Fahrer) sinkt nur unwesentlich von 930 auf 905 Kilo und liegt somit auf sehr hohem Niveau, der Laderaum ist uneingeschränkt nutzbar. Der Preisunterschied beläuft sich auf exakt 2.500 Euro, doch auf dem Niveau des größeren Lieferwagens (Natural Power ab netto 18.390 Euro) ist er verkraftbarer. Zumal unter der Knubbelnase ein kräftiges Herz pumpert. Zwar ist's der gleiche 1,4-Liter wie im Fiorino, hier aber aufgeladen für 88 kW (120 PS) Leistung bei nur noch 5.000/min und 206 Nm Drehmoment. Fiat spendiert außerdem ein Sechsganggetriebe. Die Kombination steht dem Lieferwagen ausgesprochen gut. Im Vergleich zum Fiorino zeigt er nicht nur eine saubere Gasannahme, sondern deutlich mehr Dampf, daher übersetzt Fiat ihn viel länger. Macht bei Tempo 100 im höchsten Gang nur noch 2.800 Umdrehungen, das dämpft das Geräuschniveau im Fahrerhaus. Trotzdem wirkt der Doblò Cargo spürbar durchzugsstärker. Zum Schalthebel greift der Fahrer trotzdem gern, denn hier flutschen die Gänge präzise und widerstandsfrei hinein. Dass der Motor im Leerlauf dezent schüttelt – geschenkt, es erinnert an den laufenden Verbrennungsmotor, denn Start/Stop gibt's in keinem der Fiat-Gaswagen.

Auch hier ist die Reichweite im Gasbetrieb eingeschränkt. Im Mix soll der Fiat mit 4,9 kg/100 km auskommen, das ergibt angesichts des Vorrats von 16,15 Kilo im besten Fall 300 Kilometer Reichweite. Zusätzlich sind 22 Liter Super an Bord. Den langen Doblò Cargo liefert Fiat auf Wunsch gegen 350 Euro eine weitere Gasflasche. Mit dann 22,1 Kilo Vorrat steigt die Reichweite deutlich, die Nutzlast sackt auf immer noch gute 835 Kilo ab – also eine lohnenswerte Investition. Das Angebot ist ohnehin üppig: kurz, lang, kurz und hoch, Kastenwagen, Kombi, hier dürfte fast jeder sein Modell finden.

Auch der Doblò Cargo ist nicht gerade

freundlich ausgestattet, aber das Cockpit ist immerhin schwungvoll-elegant geformt. Die kleinen Rundinstrumente versenkt Fiat in Höhlen, sie sind mäßig ablesbar und ein wenig italienisch-verspielt. Anders das Fahrwerk: Trotz aufwändiger schraubengefederter Mehrlenker-Hinterachse wirkt das Fahrwerk zumindest ohne Fracht an Bord recht bockig. Einen gewissen Ausgleich bietet die direkte und präzise ansprechende Lenkung. Im Transporter-Programm ist der Doblò Cargo mit acht Jahren Laufzeit der Jüngling. Im Vergleich zum Fiorino erreicht er nicht nur durch seine Statur ein ganz anderes Format – auch und gerade mit Gasantrieb.



Der Doblò Cargo Natural Power tritt erheblich kraftvoller auf als sein kleiner Bruder.

# TRAILER INNOVATION 2019

## THE FUTURE OF TRANSPORT

Was sind die spannendsten Innovationen in der Trailerwelt?

Die Jury Trailer Innovation sucht im IAA-Jahr 2018 die herausragenden Neuheiten in sieben verschiedenen Kategorien.

### Kategorien

- Body · Chassis · Concept
- Components · Safety
- Smart Trailer · Green Trailer

### Jury

Fachjournalisten von 15 europäischen Transportmagazinen

### Teilnahme • Infos

[www.trailer-innovation.com](http://www.trailer-innovation.com)  
Einsendeschluss: 30. Juni 2018

### Event

Preisverleihung · Meet and Greet  
IAA Nutzfahrzeuge 2018 · Hannover  
Convention Center · 21. September · 14.00 Uhr

### Magazine

- Auto- en Transportwereld (NL) · Auto, tekniikka ja kuljetus (FI)
- Commercial Vehicle Engineer (GB) · Fleet Transport (IE) · Kamioni (BG) · Kasa (TK)
- KFZ-Anzeiger (DE) · Mobilität (CH) · Revija Transport & Logistika (SI)
- Revista Automotive (PT) · Samochody Specjalne (PL) · STRAGÜ (AT)
- Trailer-Journal (DE) · Tranzit (RO) · Vie&Trasporti (IT)





Der Ducato Natural Power ist mit Gasantrieb in seiner Klasse fast konkurrenzlos.

### Der Ducato

Bleibt der Ducato, der große Transporter ist die Cash Cow im gesamten Fiat-Programm. Inzwischen hat er zwölf Jahre auf dem Buckel, die nächste und vermutlich letzte Überarbeitung ist schon in Reichweite. Dann bekommen auch die Diesel mit LKW-Zulassung SCR-Technik und atmen ohne Mundgeruch aus. Das lässt sich mit dem Ducato Natural Power aber längst vermeiden, der völlig aus der Art schlägt. Zunächst ist der Ducato nach dem Dahinscheiden des Gas-Sprinter zusammen mit seinem Konzernkollegen Iveco Daily der einzige 3,5-Tonner mit Gasantrieb. Und auch dieser Gasantrieb ist untypisch: Bildet dafür üblicherweise ein Benziner die Plattform, so ist es hier eine Dreiliter-Dieselmachine. Als Selbstzünder ist der Bull im Ducato längst durch den kompakteren und leichteren 2,3-Liter ersetzt worden. Als Gasmotor aber werkelt er unverdrossen weiter. Die große Maschine trumpft mit Daten auf, die von anderen Gasmotoren unbekannt sind: Da wären 100 kW (136 PS) Leistung und vor allem das beachtliche Drehmoment von 350 Nm. Außerdem ackert der aufgeladene Motor bei niedrigen Touren, siehe die Nenndrehzahl von 2.700 bis 3.500/min. Ergebnis ist pure Souveränität. Zwar muss der Fahrer etwas aufpassen, dass sich Kupplung und Gas beim Anfahren nicht verheddern, doch dann zieht der die Maschine geschmeidig, kultiviert und leise los. Und bloß nicht auf die Schalt-

anzeige vertrauen, denn die weiß nicht, was das durchzugsstarke Triebwerk alles kann. Im Leerlauf arbeitet das Triebwerk etwas brummig, die fehlende Drehfreude sei ihm verziehen. Als einziger Fiat ist er monovalent von Kopf bis Fuß auf Gas eingestellt, 15 Liter Benzin dienen nur als Notreserve und als Startelixier. Der übliche Betrieb erfolgt mit 36 Kilo Gas, die sich im Untergrund auf fünf Flaschen verteilen. Bei einem Normverbrauch von 8,6 kg/100 km kommt der Ducato damit etwa 400 Kilometer weit.

Nachteil von viel Motor und Gas ist das hohe Gewicht, die wuchtige Maschine erhöht es zusammen mit dem beachtlichen Gasvorrat um 385 Kilo. Das



Mit seinem Vorrat von 36 Kilogramm Gas kommt der Ducato rund 400 Kilometer weit.

bedeutet beim 3,5-Tonner-Kastenwagen maximal 1.140 statt 1.525 Kilo Nutzlast. Damit trägt er aber mehr als vergleichbarer E-Transporter und rennt bedeutend weiter.

Weniger sympathisch ist die Preisgestaltung: Der Kastenwagen 140 Multijet Natural Power kostet im Vergleich zum ähnlich kräftigen Diesel namens 150 Multijet netto exakt 4.660 Euro mehr, macht mindestens 36.850 Euro – ein deftiger Schluck aus der (Gas-)Pulle. Ob es da hilft, wenn der Gas-Ducato in mehreren Kastenwagenvarianten, als Fahrgestell und sogar als Panorama-Bus vorfährt? Schließlich geht hier der Senior seiner Klasse an den Start. Das merkt man, trotz mehrfacher Weiterentwicklung, an der eigenwilligen Sitzposition, den sehr schlichten Materialien, der veralteten Bedienung einschließlich höhlenartiger Instrumente und der knallharten Federung. Das alles verlangt nach Toleranz.

Bisher haben deutsche Käufer beim Gas nicht zugeschlagen. Zwar hat Fiat in 20 Jahren in Europa 740.000 Gasautos abgesetzt – doch im vergangenen Jahr weniger als 200 Transporter in Deutschland. Neben drohenden Diesel-Fahrverboten sollen jetzt Leasingangebote zum Gas locken. Netto gibt es den Fiat Fiorino ab 137 Euro im Monat, den Doblò Cargo für 172 Euro und den Ducato für 313 Euro. Fiat steht auf dem Gaspedal – wer fährt mit?

**Randolf Unruh**