

Test_Fiat Talento

Der Stil der Karosserie ist modern und gefällig, lässt auf Antrieb aber nicht auf einen Fiat schließen.



Was bin ich?

Statt Scudo heißt es bei Fiat nun Talento. Der Neue passt zielgenau in die Liga der Dreitonner unter den Transportern und legt sich dort mit den Bestsellern an. Die Talente des Talento sind französischen Ursprungs.



Rundum ein gefälliger Anblick, doch das Ratespiel bleibt: Was bin ich?

Was bin ich – die legendäre Sendung „Das heitere Beruferaten“ aus der Frühzeit des Fernsehens mit Robert Lembke und dem Rateteam aus Annette, Guido, Hans und Marianne passt auch zu Transportern. Welches Schweinderl hätten S' denn gern? Ohne Schriftzüge und unauffällig gekleidet wie der Testwagen könnte der Fiat Talento auch ein Renaultnissanopelvauxhall sein. Wo sind die Fiat-Gene – oder ist die Vervielfachung etwa schon zum Gähnen?

Von wegen, denn die Basis ist ja bekannt gut. Auch werden Transporter häufig ganz pragmatisch nach dem verfügbaren Servicepartner vor Ort gekauft und weniger nach Marke. Halbwegs Fiat-typisch ist hier allein der Kühlergrill, eine Chromspange betont das breite selbstbewusste Grinsen über den Dreh dieser Transporterübernahme. Ansonsten ist die Optik mit Schmiss in der Seitenwand zwangsläufig ebenso modern und gefällig wie bei den anderen Mitgliedern des Transporter-Quintetts (siehe Kasten). Nicht unbedingt italienisch, geschenkt. Auch als Längsausgabe mit überschaubar vielen Nähten; an den gleichmäßigen Fugen halten die Karosserieteile einen ge-

wissen Sicherheitsabstand. Bei der Entwicklung waren Praktiker am Werk: Die wuchtigen Türgriffe sind per Fausthandschuh zu bedienen, die Schiebetüren rasten geöffnet sicher ein, die Erweiterung der Hecktüren auf 180 Grad ist eine saubere Sache. Hier öffnen sie nicht ganz 270 Grad, das vermeidet Kollisionen mit den Schiebetüren. Die sind – wie beim kurzen Radstand – unten angeschragt, das reduziert dort die Öffnungsweite um knapp 10 cm. Der lange Radstand dehnt die maximale Ladelänge auf knapp 3 m, doch Vorsicht: Die schräge Trennwand dehnt sich nach hinten um gut 30 cm aus, das kostet Platz im Frachtabteil. Langgut aber kann sich strecken: Mit der optionalen Klappe rechts unten in der Trennwand – einfach hochschwenken, einfacher geht's nicht – wächst die Ladelänge in zwei Stufen bis in den Beifahrerfußraum auf knapp mehr als 4 m. Und da der Boden dank Frontantrieb niedrig liegt, die Wände fest kerzengerade aufragen und Zurrösen auch auf halber Höhe verteilt sind, entpuppt sich der Frachtraum als praktisch. Die Zurrösen wirken allerdings eher dürr und die Beleuchtung verzichtet auf helles und stromsparendes LED-Licht.

Bedenken wegen der Nutzlast sind schnell zerstreut: Der Testwagen wog einschließlich Holzboden, Reserverad und Klimaanlage noch unter 2 t, macht rund 1.100 Kilo für Fahrer und Fracht. Das liegt auch an einer nicht übermäßig steifen Bauweise – bei Unebenheiten ächzt es ein wenig im Gebälk des beladenen Talento.

Der Blick ins Cockpit

Eine Abteilung weiter vorn ist das Cockpit ebenso gewöhnungsbedürftig wie bei den baugleichen Kollegen. Das beginnt bereits beim Einstieg mit hoher Stufe und flachem Sitz, ganz flüssig funktioniert das nicht. Der Fahrersitz ist eigenwillig aufgepolstert, man sitzt mehr drauf als drin, körpergerecht ist anders und Seitenhalt fehlt. Die brillenförmig eingefassten Instrumente sind ein Kulturwechsel zu heimischen Fabrikaten, aber sowohl der digitale Tacho als auch der halbrunde Drehzahlmesser lassen sich gut ablesen. Für die Kühlwassertemperatur muss eine Warnlampe genügen, falls es der Maschine kalt ist oder zu warm ums Herz. Im Bordrechner steckt eine Adblue-Anzeige,



Der Laderaum des Talento ist nahezu kubisch geformt, die Nutzlast günstig.

sie präsentiert den Füllstand detailliert in Prozentschritten. Drumherum wirken die kleinen Tasten etwas ungeplant verteilt, auch dies Gewöhnungssache. Einfach und übersichtlich arbeitet dagegen die Navigation, auch wenn gerade nach hinten ausgerichtete Bildschirm nur mäßig ablesbar ist.

Bedenken wegen der Nutzlast sind schnell zerstreut: Der Testwagen wog einschließlich Holzboden, Reserverad und Klimaanlage noch unter 2 t, macht rund 1.100 Kilo für Fahrer und Fracht.

Die Materialqualität im Cockpit ist zurückhaltend, kratzempfindliches Hartplastik dominiert, das kostenpflichtige Lederlenkrad ist kein Handschmeichler. Die Farbgebung fällt aus dem Rahmen, beim Testwagen Anthrazit und Braun,

Zartbitter und Milkschokolade. Mühe haben sich die Entwickler mit Ablagen gegeben. DIN-A4-Formate landen in der offenen Ablage mitten auf dem Cockpit, auch Mobiltelefon und Parkmünzen. Einziger Nachteil sind Spiegelungen in der Windschutzscheibe. Zwei große Handschuhkästen, Türfächer, dazu die flache Truhe unter dem Doppelsitz – hier kommt Einiges unter. Krönung ist die vorgeklappte mittlere Lehne: aufsteckbares Klemmbrett, Ablagefach, Becherhalter – das ist Ingenieurskunst.

Die tobt sich auch an den Rückspiegeln aus, doch das Ergebnis ist eher gut gemeint als gut gemacht. Die drei Felder der Außenspiegel geben nur ein mäßiges Blickfeld frei. Den toten Winkel rechts soll ein Glas in der heruntergeklappten Beifahrersonnenblende zum Leben erwecken – großen Fahrern aber verdeckt das Brett die Sicht, Beifahrern sowieso. Nach vorne sieht der Fahrer trotz der Knubbelnase des Transporters nur die hintere Kante der Motorhaube. Dann wäre da noch die wahlweise lieferbare Rückfahrkamera – mit kleinem Bild im Innenspiegel gegen einen hellen Himmel hilft sie nur begrenzt.

Technische Daten: Fiat Talento L2H1

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Aufladung mit zwei Abgas-Turboladern. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 80/79,5 mm, Hubraum 1.598 cm³, Leistung 107 kW (145 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 1.750/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6.

Antrieb

Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 4,18/2,11/1,29/0,89/0,55. R-Gang 5,75 Übersetzung Antriebsachse 4,44. Antrieb auf die Vorderachse.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, untere Dreieckslenker, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse, Panhardstab, Schraubenfedern. Reifen 215/60 R 17 C auf Rädern 6,5 J x 17. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, Durchmesser 296/280 mm, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe.

Elektrik

Batterie 12 V/70 Ah, Lichtmaschine 150 A

Füllmengen

Kraftstofftank: 80 l
Adblue: 20 l
Ölinhalt mit Filter 6,5 l

Wartung/Garantie

Wartung: alle 24 Monate, maximal 40.000 km
Garantie: zwei Jahre Neuwagengarantie, weitere zwei Jahre Funktionsgarantie bis 100.000 km, drei Jahre Lackgarantie, acht Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Maße und Gewicht

Länge gesamt	5.399 mm
Breite Karosserie/Spiegel	1.956/2.283 mm
Höhe gesamt	1.971 mm
Radstand	3.498 mm
Wendekreis	13,7 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.030/1.284 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.391/1.320 mm
Laderaum über Fahrbahn	552 mm
Laderaum (L/B/H)	2.937/1.662/1.387 mm
Breite zw. den Radkästen	1.268 mm
Ladevolumen	6,0 m ³
Spurweite vorn/hinten	1.615/1.628 mm
Leergewicht Testwagen	1.962 kg
Nutzlast	1.040 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.498 mm
Zul. Achslast vorn/hinten	1.585/1.650 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	2.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.040 kg

Preis

Fiat Talento Kastenwagen, L2H1, 107 kW (145 PS)
26.980 Euro (ohne Mehrwertsteuer)

Fahrleistungen und Verbrauch

Beschleunigung:

0–50 km/h 5,0 s, 0–80 km/h 9,6 s, 0–100 km/h 14,4 s

Elastizität

60–80 km/h IV/V 3,6/4,9 s
60–100 km/h IV/V 7,6/10,0 s
80–120 km/h 14,9 s
Höchstgeschwindigkeit 181 km/h

Innengeräusche

Stand/50/80/100 km/h 50/62/64/68 db(A)

Kraftstoffverbrauch:

Teststrecke beladen
8,7 l/100 km
Testverbrauch min./max.
7,4–13,0 l/100 km
Verbrauch Adblue
0,4 l/100 km



Was unser Tester sagt

Randolf Unruh

Faherhaus

- + Fantasievolles Ablagesystem, gut ablesbare Instrumente.
- Mäßiger Sitzkomfort, Tastatur etwas unübersichtlich, Spiegel gewöhnungsbedürftig.

Antrieb

- + Temperamentvoller Antritt, kraftvoller Motor, gelungene Getriebeabstufung, Schaltung mit kurzen Wegen
- Antrittschwäche bei sehr niedrigen Drehzahlen, Schaltung hakelig.

Fahrwerk/Sicherheit

- + Sehr sicheres Fahrwerk, teil- und vollbeladen hoher Fahrkomfort, ESP lässt hohe Kurvengeschwindigkeiten zu.
- Kaum Assistenzsysteme lieferbar, großer Wendekreis, tiefes Einsacken des Hecks bei voller Beladung.

Laderaum

- + Kubisch geformter Laderaum gut nutzbar, Verlängerung bis in Beifahrerfußraum, Türgriffe sowie Ver- und Entriegelung sicher, niedrige Ladekante, gute Nutzlast, zahlreiche Zurrösen.
- Zurrösen machen nicht den stabilsten Eindruck, keine LED-Beleuchtung

Laderaum

- + Günstiger Kraftstoffverbrauch, lange Wartungsintervalle.
- Listenpreis nicht ganz billig, großes und damit beim Wechsler teures Ölvolumen des Motors.





Das Fahrerhaus ist nicht übermäßig geräumig. Der Rückenlehne des Mittelsitzes ein wahres Wunderwerk der Ingenieurskunst für einen rollenden Arbeitsplatz.

Der Blick in den Motor

Ebenso ungewöhnlich wie manch anderes an Talento und Konsorten ist die Motorisierung, denn die Transporter gibt es ausschließlich mit einem kompakten 1,6-l-Turbodiesel. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb per Kette, quadratisches Verhältnis von Bohrung und Hub für eine gewisse Drehfreude und gleichzeitig guten Durchzug, in der stärksten Ausführung zweifache Aufladung – die Speisekarte macht Appetit. Und schmeckt: Der Motor arbeitet leise und ruhig, tourt munter hoch, zeigt im mittleren Drehzahlbereich Biss und

dank 340 Nm Drehmoment kräftigen Schub. Wenn die Nadel des Drehzahlmessers indes unter 1.500 Touren sackt, dann ist's vorbei mit Saft und Kraft, zeigen sich die Grenzen der kleinen Maschine, stellt sie sich starr. Diese Schwäche kann auch das gekonnt abgestimmte Sechsganggetriebe nicht übertünchen. Es lässt die Maschine bei 100 Sachen mit knapp 2.000 Touren drehen. Das passt, auf der Landstraße schlendert der Fiat gelassen im höchsten Gang dahin. Wenn nur die Schaltung weniger hakelig wäre, kurze Wege allein sind nicht gut genug.

Das Transporter-Quintett

Autoquartett? Da war doch mal was. Hier fährt sogar ein Transporter-Quintett vor. Seine Basis ist der Renault Trafic, in dritter Generation seit drei Jahren auf der Straße und dort schon gut verbreitet. Ihm zur Seite steht der baugleiche Opel Vivaro, der in Großbritannien als Vauxhall Vivaro

unterwegs ist. Dann wäre da seit dem vergangenen Herbst noch der Nissan NV300. Hinzugekommen ist gleichzeitig der Fiat Talento. Talento? Da war auch mal was. In seiner Urform handelte es sich um eine Kurzform des Fiat Ducato der ersten Generation. Fiat verkürzte den Radstand und rund 60 cm,

sparte sich eine Servolenkung und baute einen schmalbrüstigen Saugdiesel mit 51 kW (70 PS) unter die Motorhaube. Lieferbar waren Kastenwagen und sogar Fahrgestelle. Das Ganze sah kurios aus wie aus der Lehrwerkstatt und fuhr sich entsprechend. Die ursprüngliche Bedeutung des Begriffs Talent geht auf eine Maß- und Münzeinheit aus dem Altertum zurück.

Kleben Sie sich eine ...



Sonderpreis
€ 3,69*

Artikelnr. 4613

* /Rolle netto + MwSt frei Haus.
1 VE=24 Rollen

... gute Qualität an die gewünschten Stellen!

27mesh PET/Baumwollgewebetragter, Naturkautschukklebemasse, gute Klebekräfte auch auf rauen Untergründen, leicht handeinreißbar, wasserabweisend, 180 µm dick.

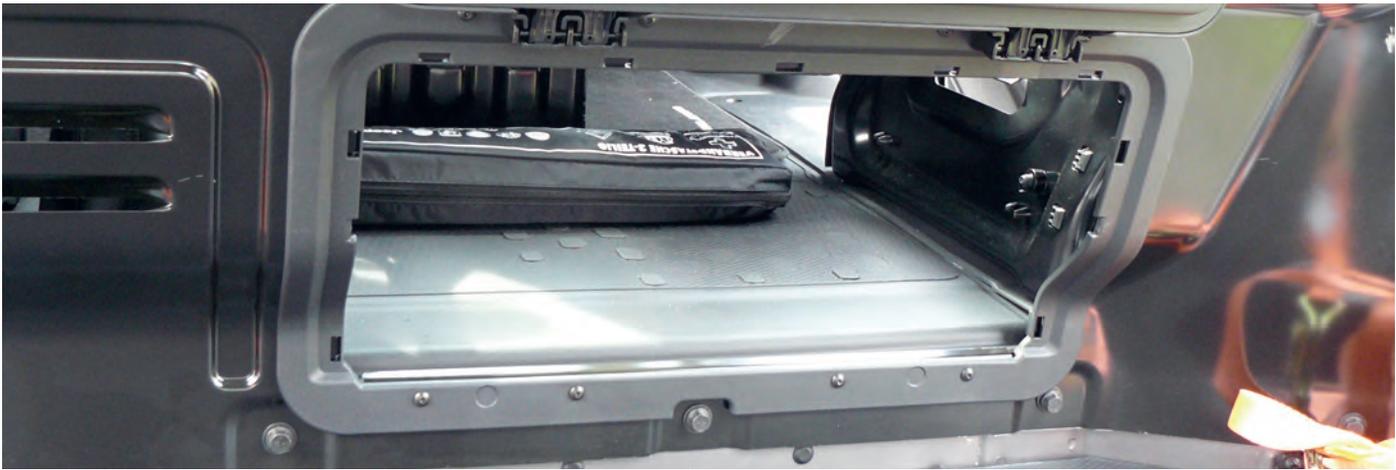
Duct tapes werden als Allround-Klebebänder für ein breites Anwendungsspektrum verwendet.

Einsatzbereiche: Konstruktion, Wartung, Reparatur, Instandhaltung und Industrie.

Für den Sonderpreis geben Sie bei der Bestellung den **Aktionscode „TesaKF2017“** an!

Schmalz GmbH & Co. KG
Oberste-Wilms-Straße 12, 44309 Dortmund
schmalz@schmalz-online.de
www.schmalz-online.de

Schmalz



Beo Bedarf geht auch der lange Talento nochmals in die Verlängerung: Durchladeklappen machen den Weg bis in den Beifahrer-Fußraum frei.

Auf der Straße

Seine stramme Motorleistung bringt der Talento sicher auf die Straße. Das ist gut so, denn Assistenzsysteme sind Mangelware. Die Verbundlenker-Hinterachse mit Schraubenfedern und Panhardstab lässt sich durch volle Beladung zwar in

die Knie zwingen, jedoch nicht aus der Ruhe bringen. Vollbepackt federt der Talento zartfühlend, ohne ins Schwammige zu wechseln. Leer fährt er sich stramm, jedoch nicht hart. Wie angesichts des langen Radstands zu vermuten, läuft der Transporter zielstrebig geradeaus und Wendemanöver fallen großräumig aus.

Obacht bei Höhenbegrenzungen: Der Talento bleibt zwar unter 2 m, trägt aber eine störende Dachantenne. Ist der Talento wieder in Fahrt, spricht die Lenkung zwar gut an, lässt aber Feinfühligkeit vermissen. Oder lag's an den Winterreifen? Sie werden auch den Verbrauch beeinflussen. Er fiel mit 8,7 l bei voller Auslastung auf der anspruchsvollen Redaktions-Hausstrecke einschließlich gestrecktem Galopp mit kurzzeitig windumtost 180 Sachen noch günstig aus, aber nicht überragend. Zumal ein Zuschlag von knapp einem halben Liter Adblue hinzuzurechnen ist. Sieh an, dank französischer Transporter-Entwicklungshilfe gibt es einen ersten Fiat mit der sauberen SCR-Technik.

Wenig Sinn hat bei voller Beladung der Druck auf die Eco-Taste neben dem Schalthebel. Sie raubt dem Motor seine Manneskraft, schränkt Drehmoment und Drehvermögen spürbar ein. Das soll Sprit sparen, bei Bedarf wie Überholmanövern lässt sich die Kastrationsvariante mit festerem Tritt über einen Druckpunkt des Gaspedals überspielen. Leer reicht der Mumm in der gedämpften Stellung aus, beladen hat sie keinen Sinn. Und schließlich: Wer den stärksten Talento wählt, setzt nicht zufällig auf Leistung. Besser zum Spritsparen auf die schnell arbeitende Start-Stopp-Anlage bauen sowie auf den großen Tank für üppige Reichweiten.

Und wer bin ich nun? Mit Sicherheit eher ein typischer Renault als ein typischer Fiat. Aber auf jeden Fall ein guter Transporter. **Randolf Unruh**



Das Arbeitsschutz-Portal mit über 35.000 Produkten

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



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



www.arbeitsschutz-online.de