

Aus dem Vollen schöpfen

Produktpalette | Zusammen Stärke finden. Das könnte Fiats Motto im Nutzfahrzeugsegment sein. Dank seiner Neulinge, die mit Partnern gebaut werden, wachsen die Italiener mittlerweile zum Vollsortimenter heran.

Die FCA-Familie könnte man getrost als erfolgreiches Patchwork titulieren. Dies wird besonders im Transporterbereich von Fiat Professional deutlich. So laufen die beiden Produkt-Neulinge, die die Marke nun zum Vollsortimenter adeln, jeweils bei Kooperationspartnern vom Band. Der Scudo-Nachfolger Talento wird von Renault zusammen mit dem Trafic gebaut und im thailändischen Mitsubishi-Werk entstehen mit dem L200 und Fiats Fullback fast eineiige Zwillinge. So nah liegen die Pick-up-Brüder beieinander, dass im Grunde das Servicenetz und der Preis den Unterschied machen.

Anlaufstellen | Gerade mit diesem Pfund von 600 Servicepartnern in Deutschland können die Italiener wuchern. Hier sollen bis Jahresende 30 neue Vertriebs-Partner dazukommen, deren Gesamtzahl dann auf 330 steigen würde. Dass man diese brauchen wird, davon ist Fiat überzeugt. Erfüllt der im Vergleich zum Scudo gewachsene Talento denn nun fast alle Aufgaben im 3-Tonner-Segment mit den 3.060 Kilogramm Gesamtgewicht und bis zu 1.377 Kilogramm Nutzlast. Die maximale Wuppkraft gibt es nur für die Fahrgestellversion (ab 25.680 Euro). Für den Kastenwageneinstieg steht der L1H1 als 2,8-Tonner mit 999 Kilogramm Nutzlast und 95 PS parat. Für 900 Euro Aufpreis werden daraus 120 Pferdestärken.

Rausegepickt | Der Top-Diesel (145 PS) verlangt dann nochmal nach einem Aufschlag von 2.100 Euro (ab 26.430 Euro). Mit einer Tonne Nutzlast und bis zu 3,1 Tonnen am Haken beherrscht auch der Fullback die Basics im Pick-up-Markt. Die exklusive Fahrgestellversion bleibt wohl eher ein Exot, denn vielmehr wird die bequeme Doppelkabine das



Die Front entscheidet | Nur von vorn ist der Fiat Fullback vom Mitsubishi L200 zu unterscheiden



Viel Talent | Der Talento ist größer als der Scudo und passt deshalb für fast alle Einsätze

Bild prägen. 85 Prozent erwarten die Italiener hiervon am Modellmix. Angetrieben wird der Fullback – ganz wie der L200 – vom 2,4-Liter-Diesel mit 154 oder 181 PS, beim großen Diesel gibt es permanent das 4x4-Fahrgestell (vier Modi), beim kleineren ist es ein Hecktriebler oder ein zuschaltbares All-

Neuer Ducato-Motor, Nachfolger des Scudo, Pick-up-Starter und Fiorino-Auffrischung.

radsystem mit drei Modi. Die beiden Niveaus SX und LX stehen auch für zwei Längen (5,23 Meter und 5,31 Meter). Die Nutzlast liegt mindestens bei 955 Kilogramm und der Normverbrauch pendelt im CO₂-Sektor zwischen 180 und 196 g/km. Beim Preis trennen sich aber leicht die Wege der Brüder. Während die handgeschaltete Doppelkabine des L200 mit zuschaltbarem Allradsystem bei 23.941 Euro loslegt, hat der gleich konfigurierte Fullback 24.400 Euro auf dem Preisschild stehen.

Sieben Airbags, Tempomat und Stabilisierungskontrolle für das gesamte Gespann bieten beide. Bei der Netzabdeckung sieht es dann schon anders aus. Ins Netz könnte dann auch der leicht überarbeitete Fiorino gehen. Der Cityfloh erhielt fünf Extra-PS

sowie ein Ecojet-Sparpaket, das um bis zu 14 Prozent den Verbrauch senken soll. Der Bestseller Ducato spart ebenfalls, und zwar am Topdiesel. Das 3,0-Liter-Aggregat wird vom 2,3-Liter-Pendant ersetzt. Der Eingriff geht aber nicht zu Lasten der Leistung, die bei 177 PS bleibt, spart aber 40 Kilogramm Gewicht ein. In diese Lücke springt dann der Adblue-Tank. Zumindest die Kleinbus-Versionen müssen aufgrund der strengeren CO₂-Vorgaben gegenüber den reinen Transportern die Abgase mittels SCR-System nachbehandeln.

Ohne Adblue | Die Kastenwagen kommen hier noch drumherum. Hier wird innermotorisch am CO₂-Wert gearbeitet, ohne dass Adblue vonnöten ist. Ab Sommer wird es den Kombi mit langem Radstand (L4) geben, der Minibus als 14- bis 17-Sitzer wird für September erwartet.

Deutlich früher wird eine neue Branchenlösung bestellbar sein – und zwar ein Pharma-Mobil für den Doblò Cargo, den Talento und sogar den Ducato. An einem Mehrkamer-Werkausbau tüfteln die Italiener ebenfalls für die innerstädtischen Lebensmitteltransporte von Rewe und Co. Heute schon gibt es 25 Ausbauten-Versionen als Einrechnungsgeschäft sowie die modularen Lösungen von Sortimo und Würth. Allen gemein ist die Vier-Jahres-Garantie (100.000 km) – Patchwork im besten Sinne also. |rs