



Parade von Fiat-Branchenmodellen, eingeklinkt: Winter-Frischdienstfahrzeug

Für alle Fälle

Fiat-Branchenmodelle: Hier gibt es nichts, was es nicht gibt: Fiat setzt auf komplett auf- und ausgebaute Transporter aus einer Hand.

Mitunter könnte man glauben, bei Fiat Professional handle es sich um einen Hersteller von Reisemobil-Fahrgestellen, der nebenher auch Transporter fertigt. Rund 35.500 leichte Nutzfahrzeuge haben die Italiener im vergangenen Jahr in Deutschland zugelassen, knapp die Hälfte davon entfiel auf rollende Ferienwohnungen. Doch Kaare Neergaard, Transporterchef in Deutschland, weist auch auf 4.500 Branchenmodelle hin, die unter der Fiat-Flagge in Verkehr gebracht wurden. „Eine starke Squadra Fiat Profession-

nal“, betont Marketingleiter Florian Zimmermann.

Die Spanne der Branchenmodelle ist enorm, reicht von der schlichten Dachdecker-Pritsche mit Werkzeugkiste bis zum rollenden Hähnchen-Grill. Und dazwischen tummelt sich alles, was man in Kastenwagen hineinbauen und auf Fahrgestelle aufbauen kann. Vor allem der Ducato profitiert an dieser Stelle von seinem Konzept mit Quermotor, Platz sparendem Frontantrieb und überschaubarem Gewicht: Da wäre ein tiefer Ladeboden, gibt es niedrige Fahrgestellvarianten wie den Flachboden sowie Sonderchassis bis zum ausladenden Dreiachser. Die Vorteile des Ducato lassen sich einfach zusammenfassen: Hinter dem Fahrerhaus haben Aus- und Aufbauhersteller nahezu freie Hand. Wenn es Grenzen gibt, dann setzt sie vor allem die Traktion des Frontrieblers.

Eher eine Nische besetzt mit seinem überschaubaren Raumangebot der kleine Fiorino, den kompakten Pick-up Strada kann man in diesem Segment sogar ausklammern. Auch der Scudo gilt mit seiner Van-Ähnlichkeit und entsprechend mäßiger Raumausnutzung und Gewichtsbilanz nicht unbedingt als Favorit. Anders der Doblò Cargo: Der junge Lieferwagen überzeugt mit seinem Platzangebot – zum Beispiel zwischen den Radkästen – und einer überraschend hohen Nutzlast.

Auf eine Rechnung

Alles zusammen bitte – wie beim Essen im Restaurant setzt Fiat alles auf eine Rechnung: 24 Modelle in mehr als 50 Varianten – im Programm der Fiat-Transporter stecken jede Menge Ein-Rechnungs-Fahrzeuge. Das heißt: Abwicklung von Transporter und Ausbau oder Aufbau als Komplettfahrzeug direkt beim Fiat-Händler. Er ist alleiniger Geschäftspartner für sämtliche Komponenten, Finanzierung, Leasing und Rücknahme, Service und Reparatur. Das vereinfacht die Wege und reduziert die Zahl der Ansprech-

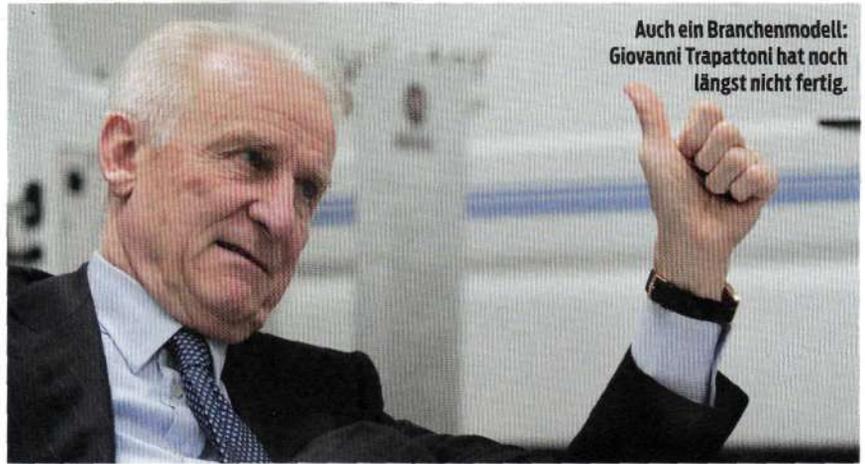
partner, verkürzt auch Lieferzeiten. Gleichzeitig sollte der Käufer genau wissen, was er will. Wird er doch nicht vom Fiat-Verkäufer erwarten können, dass der sich in den Details von Auf- und Ausbau so gut auskennt wie ein Branchenspezialist. Eingeschränkt sind in aller Regel auch die Auswahl an Varianten und die Individualität der Sonderausstattungen – es ist ein Transporter von der Stange, keiner nach Maß. Aber aus- und aufgebaut von Kennern. Im Idealfall sitzt deshalb er trotzdem passend. Wer mehr wissen will, klickt auf www.fiatprofessional.de und Branchenmodelle und entdeckt dann einen 128 Seiten starken Katalog.

Für den Frischdienst

Das alles harmoniert zum Beispiel mit einem Kühlausbau für den Frischdienstbetrieb von Winter. Bereits beim gewöhnlichen Doblò Cargo mit kurzem Radstand passen sieben E2-Kisten auf die Ladefläche, Hochstapler unter den Nutzern bringen insgesamt 34 Kisten unter. In der Maxi-Variante mit langem Radstand sind es neun beziehungsweise 44 Kisten. Praktisch: Zwischen den Radkästen des Ausbaus bleibt exakt 1,20 m Platz, Scheuerbleche verhindern hier Schürfwunden an der Innenverkleidung beim knappen Be- und Entladen.

Die Isolierung besteht aus dem Hartschaum Styrodur, die Innenverkleidung aus GfK. Sie ist je nach Belastung der einzelnen Komponenten unterschiedlich stark ausgeführt, das spart Gewicht. Mit innenliegendem Verdampfer bleibt der Fiat unter dem wichtigen Garagen- und Tormaß von 2 m Höhe. Alternativ zum Seriengerät sind unterschiedliche Marken des Kühlgregats möglich.

Umlaufende Zurrseilen und eine Antirutschmatte am Boden sind ebenso Bestandteil des netto 9.000 Euro teuren Ausbaus mit



Auch ein Branchenmodell:
Giovanni Trapattoni hat noch
längst nicht fertig.

Serienausstattung wie eine LED-Beleuchtung des Frachtabteils. Mit einem Gewicht von 100 bis 118 kg zwackt der Kühlausbau nur wenig Nutzlast ab. Möglich ist die Kombination mit einer Fahrerhaus-Klimaanlage. Mit Zwischenböden, einem Boden aus Alu-Riffelblech oder einer elektrischen Standkühlanlage lässt sich das Einsatzspektrum erweitern.

Falls das Volumen nicht genügt: Als einzigen Lieferwagen gibt es den Doblò Cargo

**Auf den Plattform-
rahmen des Ducato
setzt die Firma
Deckwerth einen
wichtigen Integral-
koffer mit niedrigem
Ladeboden.**



Ducato goes America

Der Fiat Ducato entdeckt die neue Welt: Unter der Bezeichnung Ram Pro-Master soll er ab Herbst Amerika erobern. Die äußeren Änderungen sind minimal: Die Kühlergrill trägt ein Kreuz, wie man es von den Chrysler-Marken Dodge und Ram kennt. Unter der Haube arbeitet wahlweise die bekannte europäische Kombination aus dem wichtigen Dreiliter-Turbodiesel (130 kW/177 PS) mit automatisiertem Getriebe oder ein US-Antrieb aus V6-Benziner mit Wandler-Automatikgetriebe. Dieses Triebwerk bringt es auf gewaltige 190 kW (280 PS). Der Doblò Cargo wird dem Ducato folgen.

Auch für Europa frischen Fiat und seine Kompagnons Citroën und Peugeot den Ducato und Konsorten auf. Motoren nach Euro 6 sind in Vorbereitung. Der Ducato wird eine dezent aufgefrischte Optik mit neuen Scheinwerfern erhalten. Außerdem schicken ihn die Entwickler zur Abmagerungskur: 50 kg sollen runter. Voraussichtlich geht's im Frühjahr kommenden Jahres los.

Ducato für Nordamerika: Ab Herbst unter der Chrysler-Marke RAM, auf Wunsch mit bärenstarkem Benziner.

auch als Fahrgestell mit Flachboden. Kühlfahrzeugspezialist Kress baut darauf einen kompletten Kühlkoffer mit Platz für 69 E2-Kisten. Mit Aufbau ragt der Doblò Cargo zwar deutlich über die Höhenlinie von 2 m hinaus, jedoch bleibt er mit 1,84 m Außenbreite trotzdem schlank.

Für den Werkstattprofi

Wer Werkstattausbau sagt, der sagt häufig Sortimo. Schon die Wände des winzigen Fiat Fiorino kann man links und rechts mit Regalen zustellen. Richtig spannend wird's jedoch erst beim Ducato mit Hochdach und Stehhöhe im Frachtabteil, das sich hier in eine Werkstatt verwandelt.

Ausgetüftelt bis zur Perfektion ist das System Globelyst M. Die Einrichtung basiert auf einem Alu-Profilrahmen, ist leichter als sie aussieht und in verschiedensten Konfigurationen lieferbar. Fachböden mit Rand oder als Wanne, Schubladen, Bodenklappen, Schubboxen, Koffersysteme, klappbare Werkbank mit Schraubstock – die Liste nimmt kein Ende. Bei Fiat laufen die Sortimo-Einrichtungen unter der Bezeichnung Profimobile. Es gibt sie als Speditions-Transporter, mit vielseitigen Werkstatteinrichtung oder zugeschnitten auf die Branchen Sanitär, Maler, Schreiner oder für Monteur.

Nicht aus einer Hand, aber trotzdem eine Überlegung wert sind KEP-Fahrzeuge von Sommer auf Basis des Ducato Kastenwagen. Alle Einbauten sind an Standard-Anbrin-

gungspunkten befestigt, die Karosserie bleibt unverletzt. Die vertikalen Träger für die seitlichen Regale sind gebogen und passen sich der Fahrzeugstruktur an, das ergibt eine große Durchgangsbreite bei aufgeklappten Regalen. Sie tragen pro Fach 200 kg. LED-Lampen leuchten das Innere aus. Durch eine Trennwand mit Schiebetür geht es nach vorn ins Fahrerhaus. Sein Boden ist mit einem Riffelblech ausgeschlagen, das Dach ausgebaut. Für den 3,5-Tonner mittlerer Größe nennt Sommer trotz Einbauten eine Nutzlast von gut einer Tonne. Diese Einbauten sind auch als Bausatz an andere Ausbaufirmen lieferbar – ein Alternativmodell zum Transporter aus einer Hand, der Listenpreis beträgt knapp 7.000 Euro.

Auf den Plattformrahmen des Ducato – also die Bodengruppe des Kastenwagens – setzt Deckwerth aus Wurzen im Sächsischen einen wichtigen Integralkoffer mit niedrigem Ladeboden. Der Aufbau aus Verbundplatten mit metallischer Außenseite und Siebdruckboden fasst bis zu 19 m³, die Ladekante liegt 460 mm über der Fahrbahn. Dies überbrückt eine Rampe, alternativ eine Ladebordwand. Mit Zurrstangen an den Seitenwänden, Sperrstangen und Zurrgurten wird die Ladung fixiert. Immer noch zu hoch? Dann sinkt die Ladekante mit einem Tandemachs-Tiefrahmenchassis und kleinen Rädern auf 250 respektive sogar nur 180 mm ab – klarer Vorteil des Frontantriebs-Zugkopfs. Für rund 15.000 Euro ist man dabei.

Für den Bau

Aus Fiat-Reservoir stammt ein Dreiseitenkipper mit Aufbau von Schutz für netto knapp 4.000 Euro. Der Boden aus 3 mm starkem und feuerverzinktem Stahlblech wirkt ausgesprochen handfest. Der Kipper wiegt 180 kg pro Meter Aufbaulänge, gut das Doppelte des Schutz-Pritschenaufbaus. Das Kippen erfolgt elektrohydraulisch über eine Fernbedienung. Schutz leistet Service über 20 regionale Fahrzeugbauer. Bisher auf Stahl konzentriert, bereitet Schutz gerade eine Aluminiumpritsche mit drastisch reduziertem Gewicht vor. Sie speckt etwa ein Drittel ab. Das bedeutet für einen 4 m langen Aufbau ein Gewicht von etwa 200 statt 320 kg.

Und dann wäre da noch ein Branchenmodell ganz besonderer Art, die italienische Trainerlegende Giovanni Trapattoni. „Trap“ ist seit kurzem Markenbotschafter von Fiat Professional. In seiner kurzen Ansprache vermeidet er jene Sätze, mit denen er einst bei seiner berühmten Wutrede Furore gemacht hat. „Ich habe fertig?“ „Schwach wie Flasche leer?“ Offensichtlich noch lange nicht. **Randolf Unruh**