

Fiat Doblò Cargo 1.6 MJT Work Up

Schick auf'm Bau

Wenn es einen Preis für die schönste Pritsche gäbe, der neue Fiat Doblò Cargo Work Up hätte ihn sicherlich verdient. Doch kann auch sein übriges Leistungsportfolio überzeugen? Wir haben den schicken Italiener eingehend unter die Lupe genommen.



Mit seiner Zuladung von 925 kg kann sich der Work Up sehen lassen

italienische Hersteller jüngerer Branche sind für ihr formschönes Design bekannt. In dieser Hinsicht macht dieser jüngste Fiat-Nutzfahrzeug-Sprössling keine Ausnahme. Die freundliche runde Bugform sowie die ungewöhnliche und kreative Verschalung des Fahrwerks mit Karosserieblechen unterhalb der Ladefläche heben den Work Up vom üblichen Pritschen-Einerlei ab. Gerade die scheinbare Integration der Ladefläche in die Karosserie verleiht dem Fahrzeug

ein attraktives Äußeres. Doch reicht das schmucke Kleid, um dem Platzhirsch unter den Vertretern des Segments, der VW T5 Pritsche, entscheidende Marktteile in Mitteleuropa abzurufen? Denn ein ernstzunehmendes Wörtchen bei der Bestückung von gewerblichen und kommunalen Fuhrparks mitzureden, ist erklärtes Ziel von Fiat Professional. Technisch gesehen basiert der in der Türkei produzierte Work Up auf dem Doblò Cargo Maxi mit längerem

Radstand. So verspielt und knuffig der Beau auf den ersten Blick aussieht, so überzeugend präsentieren sich einige Leistungsdaten für den harten Alltagseinsatz, allen voran die Ladekapazität. Bei einer Fahrzeuglänge von 4,96 m besitzt der Work Up eine 2,29 m lange und 1,87 m breite Ladefläche mit mehrschichtigem, strapazierfähigem Holzboden, die somit knapp 4,3 m² aufweist sowie 925 kg Zuladung und drei Europaletten aufnehmen kann – ordentlich für eine Pritsche dieser Fahrzeugklasse. Zum Vergleich: Der Konkurrent T5 kann als Modell mit kurzem Radstand, das am ehesten vergleichbar ist mit dem Work Up, nur 810 kg schlucken. Nur bei Aufladung übertrifft der Wolfsburger den Italiener mit

1064 kg, allerdings schlägt die auch mit 685 € zu Buche. Wo wir schon einmal bei den Preisen sind: Ab 18650 € kostet die von uns gefahrene Version mit mittlerer Motorisierung (74 kW/100 PS) ohne Extras. Der analoge VW beginnt ab 23610 €, wobei die mögliche Aufladung und ein Leiterträger (730 €) extra bezahlt werden müssen. Will man für ihn eine stärkere Motorisierung als das 84-PS-Basisaggregat, muss man für das 140-PS-Triebwerk und eine Sechsgang-Schaltung nicht weniger als 3250 € berappen. Der Work Up begnügt sich dagegen mit einem Aufpreis von 1050 € für den 135-PS-Motor. Im direkten Preisvergleich punktet also eindeutig der Fiat. Auf anderen Feldern muss man bei ihm dagegen Abstriche machen, gerade im Sicherheitsbereich. ESP ist gar nicht verfügbar, Beifahrerairbags zählen zur Sonderausstattung, an der Hinterachse arbeiten Trommelbremsen. Zudem überzeugen einige Detaillösungen nicht.

Im Gegensatz zu einem Pickup, dem der Work Up dank seiner Karosserieverschalungen unter der Ladefläche ähnelt, kann man bei dieser Pritsche zwar die drei Ladebordwände rundum abklappen und das Fahrzeug so von allen Seiten beladen. Allerdings verhindert ein

Im Preisvergleich mit dem T5 siegt der Fiat

zu dicker Gummistopper das komplette Herunterlassen der Bordwände, so dass die Klappen etwas abstehen. Das sieht komisch aus und verhindert, dass beispielsweise ein Gabelstapler zum Be- und Entladen dicht ans Fahrzeug heranfahren kann. Zudem hat dies noch einen weiteren Nachteil, denn die ohnehin schon hakelig zu bedienenden, abklappbaren Tritte an den Bordwänden stehen so nicht

Test Messdaten

Streckenbedingungen: heiter bis wolkig, 9 bis 10°C, trockener Asphalt
Fahrtstrecke: Bad Neuenahr-Ahrweiler – Adenau – Cochem – Koblenz (A48) – Meckenheim (A61)

	Ø-Verbrauch	Ø-Geschwindigkeit
Autobahn (106,9 km)	10,13 l/100 km	117,80 km/h
Landstraße (104,3 km)	8,85 l/100 km	60,58 km/h
Gesamt (211,2 km)	9,50 l/100 km	80,38 km/h



Die Ladebordwände lassen sich nicht senkrecht abklappen

klären, jedenfalls ertönen ab einer Geschwindigkeit von etwa 80 km/h eigenartige Morsetöne, die auf die Dauer etwas nervig sind. Noch mehr: Ohne seitliche Abweiser, wie sie am Testfahrzeug eben fehlten, gerät der Aufbau zu einem echten Windfänger. Auf unserer Überland- und Autobahnstrecke durch die Voreifel überzeugten die Verbrauchswerte des Work Up, die der Hersteller zur Präsentation im vergangenen Jahr noch rühmte, überhaupt nicht. Deftige 9,5 l konsumierte der zu zwei Dritteln ausgeladene 2,5-Tonner im Schnitt auf 100 km bei schönen Wetter und trockener Fahrbahn (siehe Kasten „Messdaten“). Zu seiner Ehrenrettung muss

allerdings erwähnt werden, dass Winterreifen aufgezogen waren. Dass die über-

große Pritsche vermutlich für den hohen Dieselskonsum verantwortlich ist, ist aus dem Messwert für das Autobahnstück ersichtlich. Denn bei Durchschnittsgeschwindigkeiten jenseits der 100 km/h sprang er sogar in den zweistelligen Bereich. Damit liegt der tatsächliche Spritverbrauch meilenweit von den Herstellerangaben entfernt: Fiat gibt die Werte 6,4 l (innerorts), 5,3 l

waagrecht, sondern leicht schräg, was den Aufstieg erschwert. Dafür hat die Verkleidung des Fahrwerks beidseitig eine zusätzliche Trittstufe ermöglicht. Auch an der großen, an sich soliden Ladefläche selber ist nicht alles Gold was glänzt. Kritikpunkt sind die nicht verstärkten

Löcher für die Befestigung der sechs Zurrösen, die auf diese Weise nach Jahren der Benutzung erfahrungsgemäß ausreißen können. Abhilfe leisten können hätten hier einfache metallene Ringe zum Schutz oder breitere Unterlegscheiben. Einen Nachteil der schieren Größe des Aufbaus entdeckt man erst während der Fahrt. Denn trotz der schön unterteilten Außenspiegel, die den Blick auf die Hinterachse ermöglichen, was das Rangieren erleichtert, ist die Sicht nach hinten eingeschränkt. Und es kommt noch etwas hinzu, auch wenn es sich seltsam anhört: Haben Sie schon einmal ein Auto gesehen oder gehört, das morst? Ob der hoch aufragende Leiterraum oder die jeweils seitlich überstehende Pritsche der Bösewicht ist, konnten wir nicht endgültig

Üppiger Dieserverbrauch auf der Testrunde

Technische Daten Fiat Doblò Cargo 1.6 MJT Work Up

Motor

Motor 1,6-l-Reihenvierzylinder Multijet-Common-Rail-Motor mit Direkteinspritzung und elektronischer Steuerung, Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Euro 5, Start-Stopp-Automatik

Bohrung/Hub (mm) 79,5/80,5

Hubraum (cm³) 1 598

Nennleistung (kW/PS) 74 kW/100 PS bei 4 000 min⁻¹

Max. Drehmoment (Nm) 290 Nm bei 1 500 min⁻¹

Kraftübertragung

Kupplung Einscheibentrockenkupplung mit Teilerfeder und hydraulischer Betätigung

Getriebe Manuelle Sechs-Gang-Schaltung, vollsynchronisiert, Übersetzung i = 4,154 bis 0,622

Fahrwerk Vorderachse: Einzelradaufhängung mit einer Hilfstraverse verankerten Querlenkern, Federung durch Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer (McPherson-Federbeine), Torsionsstabilisator, Scheibenbremsen mit schwimmenden Bremszangen, selbstnachstellend

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 4 965/1 872/2 049 mm (unbeladen, mit Schutzgitter)

Radstand 3 105 mm

Laderaumfläche 4,3 m²

Leergewicht 1 580 kg

Zul. GG 2 505 kg

Testgewicht 2 195 kg (66% Beladung)

Nutzlast 925 kg

Zul. Achslast 1 120 kg (v)/1 450 kg (h)

(außerorts) und 5,7 l (kombiniert) an – ein fast rekordverdächtiger Unterschied zu unseren Messdaten, trotz spritsparender Fahrweise und moderatem Tempo.

Auf Strecken außerhalb von Städten mit wenigen Halten hilft da auch die optionale Start-Stopp-Automatik nicht. Insgesamt fällt das Fazit zum Fiat Doblò Cargo 1.6 MJT Work Up gemischt aus. Außen wie innen hui, im Detail pfui. Pluspunkte sammelten das Fahrwerk und die Ladekapazität ebenso wie der moderate Anschaffungspreis. Böse aufgestoßen ist allerdings der hohe Spritverbrauch, der die Life-Cycle-Costs in die Höhe treibt. So wird der Work Up alles in allem zum Rechenexempel.



Verschleißpunkt: Die Befestigung der Zurrösen wirkt alles andere als bruchsicher

Fotos: Bünningel

Claus Bünningel