



Fiat Ducato 35

Der Speck ist weg

Aus jedem Blickwinkel eine gute Figur: Der stämmige Ducato hat stimmige Proportionen.

Viel Nutzlast trotz großen Laderaums - einer von zahlreichen Vorzügen des aktuellen Fiat Ducato.

Mancher Transporter der neuen Generation zeigt geradezu menschliche Züge: Er wird den Winterspeck nicht los. Größere und saubere Motoren, erweiterte Komfort- und Sicherheits-Ausstattung, Wachstum der Karosserien - all das führt zu besseren Transportern. Aber auch zu immer schwereren Kalibern. Anders der aktuelle Fiat Ducato: Obwohl durchaus stattlich gewachsen, fährt er als 3,5-Tonner in der gängigen Ausgabe als sechs Meter langer Kastenwagen und mittlerer Motorisierung fast schon als Bruder Leichtfuß vor. Bei einem Leergewicht von exakt 2.130 Kilogramm verblieben dem Testwagen knapp 1,4 Tonnen für Fahrer und Ladung - Respekt.

Dabei trat der Fiat nicht etwa als Schmalhans auf: Klimaanlage, Trennwand, Zusatzheizung und allerlei Zutaten wie elektrisch betätigte Außenspiegel hatte Fiat dem Ducato als Aussteuer mitgegeben, beziffert das Leergewicht im Rohzustand auf exakt zwei Tonnen. Und auch darin ist bereits einiges enthalten,

was sich andere sparen, ein Reserverad etwa. Der sehr ansehnliche Laderaum mit 13 m³ darf also ohne große Angst vor der Waage gepackt werden. Dabei helfen die enorm weiten Ladeluken: Die breite Schiebetür reicht bis hinauf zum Dach, die Hecktüren verfügen über eine praktische Erweiterung per Drucktaste auf 180 Grad. Die Ladekante liegt dank Frontantrieb und kompakter 15-Zoll-Bereifung kaum mehr als einen halben Meter über der Fahrbahn, die Radkästen stehen sehr weit auseinander. Dazu hat der Frachtraum nicht nur enorme Breite, sondern kommt dank fast kerzengerader Wände der Idealform des Quaders sehr nahe.

Der Blick lohnt auf Details: Ein Netz an der Hecktür nimmt Arbeitshandschuhe oder Zurrgurte auf, der Laderaum ist halbhoch verkleidet. Die Ablage in der Dachnase über den Fahrerhaus geriet ein wenig flach, Folge der üppig gewachsenen Kabine direkt darunter. Wichtiger: Bei der Bestellung des Ducato die Trennwand nicht vergessen, sie kostet für den Fiat Aufpreis. Und wo sind die bei der Vor-

stellung versprochenen Zurrschienen auf halber Höhe der Seitenwand geblieben? So müssen eine Hand voll Zurrösen auf dem Boden die Ladungssicherung übernehmen.

Zu den Kehrseiten des Leichtbaus und einer gewissen Lässigkeit in der Fertigung gehören einige Mängel in der Verarbeitung. Die Schiebetür will nachdrücklich geschlossen werden, wer sie jedoch schwingvoll zuwirft bemerkt eine gewisse Flatterhaftigkeit des Karosserieblechs. Auch hielten beim Testwagen die Heckflügeltüren dezentes Abstand voneinander. So viel, dass nach der Wagenwäsche eine kleine, aber unübersehbare Pfütze im Laderaum stand.

Beim Blick auf Gewicht und den Laderaum hat Fiat das Fahrerhaus nicht außer acht gelassen. Angenehm gestaltet, sehr geräumig und freundlich-hell ausgestattet ist es, da fühlt sich der Ducato-Steuermann schnell zu Hause. Einen Spritzer Munterkeit bringen in Orange und Anthrazit gemusterte Sitzbezüge ins Spiel, Wohnlichkeit erzeugt die isolierte Trenn-



13 Kubikmeter Volumen, bestens zu beladen, prima nutzbar, dazu eine hohe Nutzlast: Der Ducato trifft ins Schwarze.

Angenehmer Arbeitsplatz: Bedienung und Armaturen fast ohne Fehl und Tadel, Lenkrad längsverstellbar.

wand. Eine Vielzahl von großen und kleinen, geschlossenen und offenen Ablagen nimmt problemlos das ganze Sammelsurium des Transporteralltags auf. Da zählt die aufpreispflichtige Dachgalerie fast schon zu den Luxusgütern. Zu denen gehörten vor kurzem auch noch Zentralverriegelung (hier mit separater Schließung für den Laderaum), elektrische Fensterheber oder eine separate Ladesteckdose – im Ducato wie bei so manchem seiner neuen Kollegen inzwischen selbstverständlich.

Allerlei Praktisches. Als Kontrastprogramm dazu sind die Türverkleidungen des Fiat arg zurückhaltend geraten, je nach Farbe der Lackierung schimmert hier auffällig viel nacktes Blech. Auch bei Getränkehaltern zeigt sich Fiat knauserig – Fehlanzeige, mit Ausnahme der einsamen Halterung des Aschenbechers. Doch wohin mit ihm, wenn dort ein Becher oder eine Dose eingepflanzt werden? Ebenfalls störend: Das Gaspedal kann

sich im

Armaturentafel. Hinter ihnen verbirgt sich ein Menü, mit denen sich unter anderem Scheinwerferhöhe, Instrumentenbeleuchtung und Anzeigen des Bordcomputers regulieren lassen.

Weiter rechts liegen Heizung und Lüftung sowie das Radio ein paar Zentimeter außer der unmittelbaren Reichweite; das resultiert aus der nur angedeuteten Mittelkonsole, sie lässt lieber Platz für einen dritten Mann. Da hilft das optionale Multifunktionslenkrad mit integrierter Radiobedienung. Immer wieder eine Wonne sind in guter Ducato-Tradition: die vier verstellbaren Sichtflächen der beiden Außenspiegel. Um den Ducato herum gibt's noch mehr praktische Details: Die breiten seitlichen Schutzleisten etwa, wenn auch nur beim teureren Ducato Maxi die gesamte Längsseite schützend, einen dreiteiligen Stoßfänger vorn, hochgelegte Leuchten und auch zwei Trittstufen, damit Mittelgroße die Scheibe reinigen und vom Eis befreien können.

Unter der Motorhaube arbeitet ein kompakter Vierzylinder-Dieselmotor mit 2,3 Liter Hubvolumen. Seine Leistung von 88 kW (120 PS) passt für nahezu alle Wechselfälle des Transporterdaseins. Vor allem das maximale Drehmoment von 320 Nm ist nicht zu verachten. Der Diesel zieht bullig schon aus niedrigen Tourenzahlen, kennt keine Anfahr-

werksseitig befestigten Teppich verhaften. Manche Kunststoffe knarren unterwegs leise ihr Lied und bei hohem Tempo flattern die Außenspiegel ein wenig aufgeregt.

Nahezu ohne Fehl und Tadel ist der praktische Umgang mit dem Ducato. Zweifach höhenverstellbarer Sitz, längs verschiebbares Lenkrad – hier findet jeder Fahrer seine Position. Die Instrumente und endlich auch mal ein Display zwischendrin sind gut ablesbar und informativ, die Bedienung gibt keine Rätsel auf. Zu den elektronischen Besonderheiten zählt die Tastatur linkerhand an der

MESSWERTE

Beschleunigung

0-50 km/h	5,2 s
0-80 km/h	11,3 s
0-100 km/h	17,3 s

Elastizität

50-80 km/h (IV/V)	6,1/11,3 s
50-100 km/h (IV/V)	9,3/14,9 s
80-120 km/h (VI)	17,2 s

Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
-----------------------	----------

Innengeräusche

Stand/50/80km/h	51/61/64 dB(A)
100/130/Vmax km/h	66/72/75 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	9,0 l/100 km
Verbrauch maximal	12,6 l/100 km
Verbrauch Teststrecke beladen	10,9 l/100 km

Ø = Durchschnitt



TECHNISCHE DATEN

Fiat Ducato 35 Großraumkasten

Maße und Gewichte

Maße und Gewichte; Länge gesamt 5.998 mm; Breite gesamt 2.050 mm; Höhe gesamt 2.524 mm; Radstand 4.035 mm; Wendekreis 14.880 mm; Höhe/Breite Schiebetür 1.755/1.250 mm; Höhe/Breite Hecktür 1.790/1.520 mm; Laderaum über Fahrbahn 545 mm; Laderaum (L/B/H) 3.705/1.870/1.932 mm; Breite zw. den Radkästen 1.422 mm; Ladevolumen 13,0 m³; Spurweite vorn/hinten 1.790/1.790 mm; Leergewicht 2.130 kg; Nutzlast 1.370 kg; Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg; Zul. Achslast vorn/hinten 1.850/2.000 kg; Anhängelast bei 12 % Steigung 2.500 kg; Zul. Zuggesamtgewicht 6.000 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik. Elektronische Steuerung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub 88/94 mm, Hubraum 2.287 cm³, Leistung 88 kW (120 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 320 Nm bei 2.000/min.

Antrieb: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 3,73 / 1,95 / 1,29 / 0,88 / 0,67 / 0,59, Übersetzung Antriebsachse 4,22, R-Gang 4,08. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Achsen: Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieckslenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse, Einblatt-Parabelfedern. Vorn und hinten Teleskop-Stoßdämpfer, Reifen 225/70 R 15 C auf 6 Jx15. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Durchmesser 280 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, automatisches Bremsdifferenzial, Bremsassistent, Antriebschlupfregelung. Auf Wunsch elektronisches Stabilitätsprogramm mit Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Füllmengen: Tankinhalt: 90 L; Motoröl mit Filter: 6,5 L

Elektrik: Batterie 12 Volt 88 Ah

Wartung/Garantie/Preis: Wartung: Ölwechsel-Intervall 45.000 km. Garantie: Zwei Jahre Garantie inklusive Mobilitätsgarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Preis: Fiat Ducato 35 Großraum-Kastenwagen 120 Multijet 25.750 Euro*

*Preis ohne Mehrwertsteuer

Passt und sitzt: Der kernige Turbodiesel mit 2,3 Liter Hubraum und 88 kW (120 PS) passt in jeder Lebenslage

schwäche. Drehfreude ist dagegen nicht unbedingt seine Stärke, man kann's dank der bulligen Zugkraft gut verschmerzen.

Enorme Ölwechselintervalle. Das dazugehörige Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung haben die Konstrukteure im Einklang mit der Achsübersetzung gekonnt auf eine Allround-Charakteristik abgestimmt: Die Anschlüsse zwischen den Gängen stimmen, und die sehr ansehnliche Höchstgeschwindigkeit von knapp 160 Sachen liegt exakt bei Nenn-drehzahl im höchsten Gang an. Und so eignet sich der Ducato sowohl fürs flotte Dahinrollen auf Langstrecken als auch für kurze Strecken, bei denen eher ein spontaner Antritt gefragt ist. Bei diesen angenehmen Eigenschaften nimmt man in Kauf, dass dieses Triebwerk kein Ausbund an Laufkultur ist. Zumal Fiat die kernige und eher rau klingende Maschine bestens eingepackt hat, der Ducato zählt zu den Leisetretern unter seinesgleichen, Radiohören ist selbst bei hohen Geschwindigkeiten genehmigt. Mit Blick auf Langstreckeneinsätze gehören auch enorme Ölwechselintervalle von 45.000 Kilometern zu den bemerkenswerten Vorzügen des Fiat. Und der Zahnriemen zum Antrieb der zwei Nockenwellen ist auf eine beruhigende Laufleistung von einer Viertelmillion Kilometer ausgelegt.

Eher auf mittelpträchtigem Niveau bewegt sich der Verbrauch. 10,9 Liter/100 km schluckte der Fiat komplett ausgeladen auf der anspruchsvollen Redaktions-

In Länge, Breite und Höhe üppig bemessen: Ducato-Fahrerhaus mit vielfach verstellbarem Seriensitz.

Hausstrecke über Berg und Tal, durch Stadt und Land einschließlich einer Vollgashatz über die Autobahn. Auch die Extremwerte von 9 und knapp 13 Liter/100 km liegen im Feld. Dank des großen 90-Liter-Dieseltanks hat der Fiat auch bei flotten Etappen eine bessere Kondition als sein Fahrer. Das Fahrwerk gerät angesichts von Motorleistung und Gewicht auch bei schneidiger Fahrweise nicht aus der Fassung. Gilt der stabilere Maxi bei gleichem Gesamtgewicht mit 16-Zoll-Rädern und Zusatzfedern an der Hinterachse vor allem leer als recht harter Knochen, so benimmt sich der gewöhnliche Ducato leer wie beladen manierlich. In Serienausstattung mit 15-Zoll-Fahrwerk und Standardfeder an der Hinterachse arbeitet das Fahrwerk in schneidig angegangenen Biegungen ein wenig mehr als im Maxi, doch das ist mit Blick auf den Fahrkomfort speziell beim leeren oder teilbeladenen Transporter der bessere Kompromiss.

Der Fiat liegt leer wie beladen jederzeit satt auf der Straße, auch giert der ausgewachsene Transporter fast nach Kurven. Wer den Fiat nicht überwiegend voll ausgeladen fährt, ist mit dem Serienfahrwerk sehr gut bedient. An die Optik der kleinen Räder in den großen Radkästen gewöhnt man sich. Nur die größeren Bremsen des Maxi hätte man gern. Das Poltern könnte Fiat der Hinterachse ein wenig abgewöhnen, so wie der Vorderachse das Stuckern auf manchen gemeinen Pisten. Auch wirkt die präzise



**Reichlich Ablagen, manche Tasten etwas weit entfernt:
Die Mittelkonsole lässt Platz für einen dritten Mann in der Mitte.**



Die Ablage über dem Fahrerhaus ist flach, Ergebnis der großzügig bemessenen Kabine.

und geschwindigkeitsabhängig arbeitende Servolenkung bei voller Fahrt ein wenig leicht. Mit einem großen Wendekreis wird man bei vier Meter Radstand und Frontantrieb leben müssen, genau wie mit den Nachteilen der Überbreite: Der

Fiat ist mit 2,05 Meter nicht gerade schlank gewachsen, man merkt's mitunter in der Stadt und an Autobahnbaustellen. Dass der Ducato trotz dieser Abmessungen zu den leichten Kalibern zählt, das gehört zu den vielen Dingen, die den

Italiener unter den Transportern sympathisch machen.

RANDOLF UNRUH

**Alle Tests und Fahrberichte auch
unter www.kfz-anzeiger.com**