

TEST Fiat Ducato JTD



Die zeitlos gestaltete Karosserie ist auch nach sieben Jahren optisch kaum gealtert – Transporter-Design muss haltbar sein.

Alte Liebe rostet nicht

Nach sieben Jahren zählt der Fiat Ducato in seiner Klasse zu den ältesten Transportern. Kann er mit den Jungen mithalten?

Geht's um die Rente, um Wählerstimmen und ums Erbe: Wir leben zunehmend in einer Gesellschaft der Alten. Sie sind eine Macht. Bei Transportern sieht die Sache ein wenig anders aus: Gerade unter den 3,5-Tonnern herrscht der reinste Jugendwahn. Im Jahresabstand purzeln neue Baureihen von den Bändern.

Kaum zu glauben: Der Fiat Ducato ist zusammen mit seinen Zwillingsgeschwistern von Peugeot und Citroën inzwischen der Alterspräsident seiner Klasse. Mit sieben Jahren zählt ein Transporter jedoch noch nicht zum alten Eisen, die

Rente ist ein gutes Stück entfernt. So auch beim Ducato: Faltenlos und straff tritt er auf, ungebeugt und nicht im mindesten tatterig. Die zeitlos-modern gestaltete Karosserie kann sich unverändert sehen lassen, noch immer schaut der Ducato so glatt aus, als würde er wie eine Seife durch die Badewanne flutschen.



Kennzeichen JTD: Common Rail stammt aus dem Fiat-Konzern und domestiziert den Direkt einspritzer erfolgreich.

Nicht zuletzt dient der Alte unverändert dem Nachwuchs als Vorbild. Der Jungspund namens Ford Transit zum Beispiel hat zwar in Optik und Konzept mit dem Fiat wenig gemein, doch die Aufbauweise sind hin zur Schiebetürbreite verblüffend ähnlich. So schlecht kann der Alte also nicht sein. Zumal unter der Haube ein kraftvolles Herz schlägt, das erst kürzlich einen Schrittmacher erhalten hat. JTD heißt das Fiat-Kürzel für Motoren mit moderner Common-Rail-Technik, die nun auch die Topmotorisierung des Ducato auszeichnet.

Im Prinzip hat die Maschine ebenfalls schon ein langes Leben hinter sich; sie entwickelte sich im Laufe von vielen Jahren zum Standardtriebwerk für eine ganze Flotte europäischer Transporter. Mit Hilfe von Common Rail hievt sich der Diesel sogar auf den aktuellen Abgasstandard Euro 3. Und in neue Leistungshöhen: Das wuchtige, gusseiserne ➤

TEST Fiat Ducato JTD

Triebwerk kommt auf 94 kW (127 PS) und ein maximales Drehmoment von stattlichen 300 Nm.

Mit diesen Daten dreht der Ducato so manchem jüngeren Wettbewerber eine Nase, der Alte rennt so schnell wie nie zuvor. 152 km/h packt der Senior trotz Hochdach, eine reife Leistung. Geht's bergab, kann er's noch schneller, im freien Fall in Autobahnsenken hinein erreicht er laut Tacho durchaus Tempo 170. Allerdings unter welchen Bedingungen: Heftig flatternde Schiebetüren demonstrieren lautstark, dass die Karosserie für Tempi dieser Art nicht geboren wurde und die Flughöhe allmählich ungesund wird.

Ansonsten hält sich die Lautstärke seit der neuen Motorisierung in Grenzen: Brüllte der Diesel früher unwirsch in die Kabine, so ruft er seine Meinung jetzt im-



Das Armaturenbrett präsentiert sich mit angenehmem Material und schicken Rundinstrumenten auf blauem Grund.



Trotz der bulligen Optik sind die Platzverhältnisse in der Kabine nicht sehr üppig. Der weiche Fahrersitz wiederum ist nicht ohne.



Nackte Blechflächen wirken nicht mehr zeitgemäß, das große Ablagefach spendiert Fiat nur auf der Fahrerseite.

Ausstattungen und Preise ohne MwSt.

Grundpreis Fiat Ducato

Maxi JTD Großraumkasten	45.500 DM
Anhängavorrichtung	auf Anfrage
ABS	1.200 DM
ASR/Sperrdifferenzial	nicht lieferbar
Außenspiegel elektrisch	
verstellbar, beheizt	230 DM
Beifahrer-Doppelsitz	350 DM
Beifahrersitz verstellbar	Serie
Radiovorbereitung	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrerairbag	650 DM
Beifahrerairbag	nicht lieferbar
Fahrersitz höhenverstellbar	Serie
Fahrtenschreiber	950 DM
Fensterheber elektrisch	650 DM
Handschuhfach mit Deckel	Serie
Heckflügeltüren	Serie
Heckflügeltüren 270 Grad	550 DM
Hecktüren verglast	100 DM
Klimaanlage	2.200 DM
Laderaum mit Zurrösen	Serie
Laderaum-Seitenverkleidung	700 DM
Trennwand geschlossen	300 DM
Trennwand mit Fenster	350 DM
Türablage Fahrer	Serie
Verglasung Aufbau	800 DM
Wärmeschutzverglasung	
Fahrerhaus	Serie
Zeituhr	Serie
Zentralverriegelung	650 DM

mer noch vernehmlich, aber weitaus gesitteter ins Fahrerhaus. Eine Leisetreter wird der Motor nicht mehr, aber er hat sich deutlich zivilere Umgangsformen angewöhnt. Auch wenn mitunter das Zischen und Schlürfen des Laders an ungehobeltes Benehmen erinnert.

Der Ducato-Motor zählte schon immer zu den Temperamentsbolzen unter den Dieselmotoren, war aber bei niedrigen Drehzahlen etwas schwach auf der Brust. Das hat sich deutlich gebessert. Zwar

murrt der Vierzylinder bei Drehzahlen um 1500/min, und bei noch niedrigeren Touren im fünften Gang schüttelt er den leeren Ducato sogar mühelos durch. Doch bereits deutlich unter dem maximalen Drehmoment bei 1800/min zeigt er seine Muskeln und marschiert mit breiter Brust nach vorn.

Oben hinauf kennt er kaum Grenzen: Der Diesel fühlt sich auch über 3.000 Umdrehungen sauwahl, dreht mühelos über die Marke von 4.000 Touren hinaus, ➤

TEST Fiat Ducato JTD

Messwerte

Beschleunigung:

0 - 50 km/h 4,6 s
0 - 80 km/h 11,2 s
0 - 100 km/h 17,7 s

Elastizität:

50 - 80 km/h 4. Gang 7,4 s
50 - 100 km/h 4. Gang 13,5 s
50 - 80 km/h 5. Gang 14,7 s
50 - 100 km/h 5. Gang 23,8 s

Höchstgeschwindigkeit:

152 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/80 km/h 54/68/70 db(A)
100/130 km/h 72/74 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Verbrauch minimal	10,1 l/100 km
Verbrauch maximal	18,7 l/100 km
Verbrauch Teststrecke beladen	10,9 l/100 km

Testverbrauch gesamt

13,2 l/100 km

hängt gut am Gas. Der Fiat geht richtig gut, der Testwagen machte seiner Ferrari-roten Lackierung alle Ehre.

Zu den Schrulligkeiten des Alten wiederum gehört, dass er sein Temperament hemmungslos auslebt – moderne Tech-

nik wie eine Traktionsregelung gibt es nicht, die auf unwegsamem Gelände oder im Winter hilfreich eingreifen könnte. So scharrt der beladene Frontriebler beim wüsten Anfahren mitunter hilflos mit den Hufen, und die Kupplung riecht streng.

Nicht nur das Ducato-Temperament, auch seine Kraftreserven fallen erstaunlich üppig aus: Sackt die Drehzahl, kann man den Fiat sorglos ziehen lassen, gerade auf der zweiten Hälfte des Gaspedalwegs zeigt er enorme Reserven – der Griff zum Schalthebel ist erstaunlich selten notwendig. Diese Fahrweise lohnt auch aus Gründen des Geldbeutels. Zwar erreicht der Fiat keine Rekordwerte im Niedrigverbrauch mehr, da sind ihm andere inzwischen voraus. Doch wer den Motor arbeiten lässt, ist auf Stadt- und Überlandstrecken mit 10 bis 11 l/100 km unterwegs.

Wehe allerdings, die Maschine wird misshandelt, mit Dauervollgas und frühem Zurückschalten, dass der Diesel in höchsten Drehzahlen jubiliert: Dann rächt sich der Motor durch rücksichtslose Trinkgewohnheiten; der Testwagen entpuppte sich unter solchen Bedingungen als Quartalssäufer ohne jede Hemmung: Um die 18 l/100 km verbrannte er dann, unglaublich, aber realistisch.

Das simple, aber sehr solide Fahrwerk wird mit dem Motor gut fertig. Selbst wer sich dumm anstellt, kann mit dem Fiat kaum Unsinn anstellen.

Die Getriebeabstimmung verleitet ein wenig zu dieser hochtourigen Fahrweise: Der fünfte Gang ist sehr lang übersetzt, der Sprung zur vierten Schaltstufe groß. Wer im vierten den Motor jubeln lässt statt den Diesel im fünften ackern zu lassen, der erlebt dann an der Tankstelle die unangenehme Überraschungen. Besser also auf die bullige Kraft der Maschine vertrauen – der Diesel packt's an Steigungen meistens souverän.

Das simple, aber sehr solide Fahrwerk des Fiat wird mit dem leistungsstarken Motor gut fertig. Selbst wer sich dumm anstellt, kann mit dem sicher liegenden Fiat kaum Unsinn anstellen. Eine Sänfte ist der Italiener jedoch nicht: Wer beim Beladen die Hinterachse nicht belastet, dem teilt das Aggregat unmissverständlich mit, das es nicht nur einstecken, sondern auch heftig austeilen kann. Es gibt komfortablere Zeitgenossen als den Du-



Nach wie vor Klasse: großer Laderaum mit niedrigem Boden und hervorragendem Zugang durch riesige Ladeluken.



Mit dem flotten JTD-Motor sehen viele Autofahrer den Ducato nur von hinten – ein passabler Anblick.



Der Turbodiesel hat mit Common-Rail-Technik einen Herzschrittmacher erhalten. Seine Reserven sind groß, der Durst extrem einsatzabhängig.

cato, der in dieser Beziehung ganz schön knorrig wirkt, er ist halt ein rauer Kerl. Und seine Beweglichkeit hat mit den Jahren auch nachgelassen – oder sind die jüngeren Konkurrenten einfach wendiger? 13,7 m Wendekreis mit langem Radstand sind jedenfalls zuviel.

Eher herben Charme zeigt an vielen Stellen auch das Fahrerhaus. Nackte Blechtafeln sind nicht mehr zeitgemäß, das gilt auch für die unverkleidete, blecherne Trennwand zum Laderaum. Jedoch wirkt die Oberfläche des Armaturenbretts deutlich wertiger und griffsympathischer als bei vielen jüngeren Transportern.

Passend ist auch die Nutzlast: Knapp 1,5 t Ladung stemmt der Ducato in Serienausstattung, ein prima Wert.

Die Sitze des Ducato sind passabel, das Platzangebot fällt trotz der bulligen Karosserieform eher knapp aus: Langbeiner bekommen mitunter Kontakt mit dem Schalthebel im Armaturenbrett, Sitzriemen lugen oben durch den ungewaschenen Bereich der Frontscheibe. Zu den positive Elementen zählen die gut ablesbaren Armaturen auf blauem Grund. Mehr neckisch als praktisch: die halbrunden Tasten im Armaturenbrett – eine kleine Prise italienisches Design.

Nicht zu vergessen: Zusammen mit dem neuen Motor heizt der Ducato jetzt besser – endlich wird's im Fahrerhaus winters recht mollig warm, wenn die Heizung auch sehr geschwindigkeitsabhängig arbeitet. Und die riesengroßen Außenspiegel mit verstellbaren Weitwinkelsätzen sind einfach klasse. Über diese Wohltaten hat Fiat jedoch offensichtlich die Sicherheits-

ausstattung vernachlässigt. ABS gibt es nur gegen Aufpreis, ebenso den Fahrerairbag, der rettende Luftsack für den Beifahrer folgt weder gegen Geld noch gute Worte. So geht man heute mit seinen Käufern nicht mehr um, und die wiederum sollten so nicht mit ihren Fahrern umspringen.

Viel zeitgemäßer ist unverändert der Laderaum des Fiat. Niedrige Ladekante, riesengroße Ladeluken, darunter eine enorm breite, bis zum Hochdach aufragende Schiebetür – das fängt gut an. Auch wenn die beim langen Radstand etwas nach hinten versetzte Schiebetür seltsam anmutet. Aber Fiat gibt sich Mühe: 270-Grad-Öffnungen im Heck gibt's auf Wunsch trotzdem, die rechte Flügeltür öffnet eben nur vielleicht 240 Grad, immerhin. Innen geht es mit viel Platz zwischen den Radkästen, serienmäßigen Zurrösen und einer praktischen Ablage in der Stirn des Hochdachs über dem Fahrerhaus weiter. Hier zeigt sich der Fiat von seiner praktischen Seite und muss sich vor keinem jüngeren Wettbewerber verstecken. Die Kombination von langem Radstand und Hochdach passt ausgezeichnet, besser als das wahlweise lieferbare, 2000 Mark teure Jumbodach: Das ist optisch wenig gelungen und kann mangels dachhoher Türen nur schwerlich ausgenutzt werden.

Passend ist auch die Nutzlast: Knapp 1,5 Tonnen Ladung stemmt der Ducato in Serienausstattung, ein prima Wert. Wobei eiskalte Rechner nicht zum Maxi, sondern zum Ducato 14 greifen: Der hat bei gleichem Format nur 200 Kilo Nutzlast weniger, doch der Preis liegt 2.000 DM günstiger. Allerdings muss er auch mit kleineren Bremsen auskommen. Falls die Nutzlast nicht reicht: Der Ducato ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.505 mm
Gesamtbreite	1.998 mm
Gesamthöhe	2.470 mm
Radstand	3.700 mm
Wendekreisdurchmesser	13.700 mm
Zulässige Achslast vorn	1.850 kg
Zulässige Achslast hinten	2.120 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Leergewicht Serie	2.035 kg
Nutzlast	1.465 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.500 kg
Länge Laderaum	3.360 mm
Breite Laderaum	1.808 mm
Höhe Laderaum	1.881 mm
Breite zwischen den Radkästen	1.388 mm
Laderaum über Fahrbahn	555 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.769/1.265 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.769/1.562 mm
Spurweite vorn/hinten	1.720/1.710 mm
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, vorn quer eingebaut. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik. Elektronische Steuerung. Eine obenliegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub 94,4/100 mm, Hubraum 2.800 cm³, Leistung 94 kW (127 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 300 Nm bei 1.800/min. **Antrieb:** Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,73/1,95/1,28/0,88/0,60/R.-Gang 3,42. Achsübersetzung 5,23:1, Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und Dreieckslenkern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer.

Bremsen: Vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, lastabhängiger Bremskraftregler, auf Wunsch Antiblockiersystem. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Reifen: 205/75 R 16 C auf Rädern 6 J x 16.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung.

Füllmengen: Motoröl mit Filter: 6,0 l;

Tankinhalt: 80 l

Elektrik: Batterie 12 Volt/95 Ah, Lichtmaschine 90 A.

Wartung: Ölwechsel alle 20.000 km

Garantie: Ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung.

Automatisch Fiat

Fiat gilt als Erfinder des Joystick-Schalthebels im Armaturenbrett: Seit Start des aktuellen Modells Anfang 1994 gibt es diese Arbeitserleichterung für den Fahrer. Mitunter ist aber noch mehr Hilfe gefragt, deshalb bietet Fiat den Ducato ab Sommer wahlweise mit einem Automatikgetriebe an. Das Aggregat stammt von ZF (Modell 4 HP 20) und widerspricht als Vollautomat mit Wandler dem derzeitigen Trend zu automatisierten Schaltgetrieben. Im Komfort jedoch ist die Automatik bisher nicht zu

schlagen. Sie verfügt über eine Wandlerüberbrückungskupplung in den Gängen eins bis vier; die Spannweite der Übersetzungen reicht von 2,72 über 1,48 und 1,0 bis 0,72 in der vierten Schaltstufe. Bei einem Achsantrieb von 3,45 und einem Vorgelege von 1,53 entspricht die Achsübersetzung fast exakt dem Ducato mit Schaltgetriebe. Auf Grund der kürzeren Übersetzung in der höchsten Fahrstufe dürfte die Höchstgeschwindigkeit allerdings etwas geringer ausfallen. Den Verbrauch

setzt Fiat etwas höher an, ohne zum derzeitigen Zeitpunkt exakte Zahlen nennen zu können – die Homologation läuft gerade. Das Gewicht der Automatik entspricht etwa dem des Schaltgetriebes. Der Mehrpreis für die Automatik dürfte sich auf rund 3.500 bis 4.000 DM belaufen. Sie wird ausschließlich für den starken JTD-Motor mit 94 kW (127 PS) in der PKW-Variante mit Abgasrückführung und Katalysator lieferbar sein. Fiat setzt vor allem auf Reisemobilisten, die Automatik dürfte jedoch auch in bestimmten Segmenten der Nutzfahrzeugszene Abnehmer finden.

Der Nutzwert ist unverändert prima, das Preis-Leistungsverhältnis kaum zu schlagen.

darf 2 t Anhängelast ziehen. Dann spendiert ihm Fiat zwangsläufig mit der Anhängerkupplung einen etwas altbackenen Tachografen mit großem, rundem Tachometer (ja wohl, das gab's mal), der sein Dasein vorn im Fußraum fristet.

Dinge wie diese zeigen, dass der Fiat allmählich in die Jahre gekommen ist. Flatternde Türen, nacktes Blech, der altmodische Tachograf, die unzureichende Sicherheitsausstattung, zum Teil schlichte Technik – daran gilt es zu feilen, will der Alterspräsident auch in Zukunft ernst genommen werden und nicht zum schrulligen Alten verkümmern. Der Nutzwert des Ducato ist hingegen unverändert prima, und auch das Preis-Leistungs-Verhältnis kann so schnell niemand schlagen. RANDOLF UNRUH

MERCEDES-BENZ

Internet-Plattform für Gebrauchte

Der globale Marktplatz Internet hat mit dem E-Business glänzende Perspektiven. Gerade dann, wenn es darum geht, kundenindividuelle Lösungen aus einer Hand anzubieten. Bestes Beispiel dafür ist der Handel mit gebrauchten Nutzfahrzeugen. Wohl kaum eine andere Branche weist eine solche Vielfalt bei den Baumustern und Fahrzeugen auf, wie die Welt des Transports. Hier das Passende zu finden, ist nicht immer einfach. Neben Personen-Transportern gibt es Fahrzeuge für Handwerk, Bauwirtschaft und Gartenbau, den Paket- oder Frischdienst. Ob Schwer-LKW Actros, Atego, Econic, Transporter wie Vario, Sprinter oder Vito, ob Pritschenwagen, Kipper, Kastenaufbau oder Unimog – unter unzähligen Varianten von 2,5 bis 40 t Gesamtgewicht kann der Unternehmer auswählen und genau das Fahrzeug aussuchen, das sei-

ne Anforderungen optimal erfüllt. Den Zugang zu diesen Beschreibungen findet er unter www.mercedes-benz.de. Mercedes-Benz bringt auf dieser Website Europas größtes Gebrauchtfahrzeugangebot ins Internet.

Vom Einzelfahrzeug bis zur kompletten Fahrzeugflotte, vom Standardfahrzeug bis zu aktuellen Spezial- und Branchenlösungen, wie Tiefkühl- oder Handwerksfahrzeugen, findet der Transportunternehmer stets eine attraktive Auswahl gepflegter Gebrauchtfahrzeuge. Der Bestand in der Datenbank umfasst derzeit über 12.000 Einzelfahrzeuge mit und ohne Stern.

Vor dem Verkauf werden alle Nutzfahrzeuge bei Mercedes-Benz einem umfassenden Qualitätscheck unterzogen. Für die meisten Gebrauchten gibt es



Gebrauchte Sprinter beispielsweise findet der Interessent unter www.mercedes-benz.de

dann auf Wunsch die Mercedes-Benz-Gebrauchtwagengarantie (für den Actros seit Januar 2001 auf zwei Jahre und 300.000 km erweitert) und umfangreiche Servicepakete.