

Senior unter Strom

Fahrbericht: Fiat E-Ducato. Zwei kräftige Batterievarianten, zahlreiche Ausführungen – der Senior unter den 3,5-Tonner geht als E-Modell auf die Überholspur.

Motorleistung spärliche 25 kW, Höchstgeschwindigkeit 90 Sachen, knapp eine Tonne Blei-Akkus in einer großen Kiste im Laderaum, 70 km Reichweite, 800 kg Nutzlast als 3,2-Tonner – bereits vor 30 Jahren versuchte sich Fiat an einem vollelektrisch angetriebenen Ducato.

Sage keiner, die Elektromobilität habe sich nicht weiterentwickelt. Hier steht der nächste E-Ducato. Er ist grau gewandet, eine automobiler Modedebüt, außerdem hat die aktuelle Baureihe bereits anderthalb Jahrzehnte auf dem Buckel. E-Power steht stolz auf dem Kühlergrill. Er stammt noch nicht vom aktuellen Facelift-Modell. Der Elektriker wurde auf Basis der vorherigen Ausgabe mit dessen Elektronikstruktur entwickelt, dann von der Pandemie zurückgeworfen, also fahren jetzt zwei Modelle parallel. Die E-Maschine von heute leistet 90 kW und bringt es auf 280 Nm.

Wohldosiert

Schlüsseldreh wie bei einem herkömmlichen Verbrenner, irgendwo im Untergrund klacken ein paar Relais. Den Bedienhebel – vererbt vom einstigen automatisierten Getriebe „Comfortmatic“ – in der Mittelkonsole nach links in Richtung „D“ geschoben, schon beschleunigt die Maschine den üppig gewachsenen Kastenwagen zügig aber nicht rasant. Da haben Entwickler dämpfend eingegriffen, überschäumendes Temperament kostet Strom und somit Reichweite. Wer mehr will, wählt aus den drei Fahrmodi die Variante „Power“.

Auf die Idee könnte man gleich an der nächsten Ecke angesichts der Niederlassung eines amerikanischen E-Fahrzeug-Herstellers kommen. Doch dessen Anhängerenschaft wird einen Ducato kaum jemals beachten. Vor der Ampel Fuß vom Pedal, der Ducato rollt noch recht leicht-



Strom gezapft wird unten an der B-Säule, die Ladeleistung ist eher mau.

füßig weiter, verzögert gering. Zweiter Versuch an der nächsten Ampel, vorher den Wählhebel kurz nach links gedrückt, jetzt rekuperiert die Fuhre stärker, verzögert dynamischer, fast bis zum Ein-Pedal-Fahren. Die individuelle Nutzung ist wie überall Geschmackssache, auch abhängig von der Beladung: Bei hoher Auslastung bergab erinnert die stärkere Rekuperation an die Bremswirkung eines kleinen



Kennzeichen E: Mit 90 kW und 280 Nm hat der E-Ducato genug Power.

Kein Schelmenstreich: Der E-Ducato basiert auf dem Vorgängermodell und trumpft mit kräftigen Batterien und zahlreichen Varianten auf.



Das Powermeter rechts zeigt die aktuell abgeforderte Leistung und die Rekuperation.

Gangs beim Verbrenner – nur ohne den damit verbundenen Lärm.

Diese Ruhe an Bord ist für Ducato-Fahrer ohnehin ungewohnt, sind sie doch über Jahrzehnte hinweg kernige Diesel gewohnt, Motoren in Arbeitskleidung, anpackend, aber mit akustischen Schwierigkeiten. Auch an anderer Stelle ist der E-Ducato milder als sein Diesel-Pendant, denn die Batteriepakete mit mehreren hundert Kilo Gewicht unter dem Ladeboden verweichlichen ihn zwar nicht, nehmen dem Kastenwagen aber die gnadenlose Härte des leeren Diesels. Der E-Ducato wechselt vom Plombenschüttler zu einer eher sportlichen Straffheit.

Artenvielfalt

Es gibt ihn in zwei Batterievarianten, drei Module mit 47 kWh Kapazität und fünf Module mit 79 kWh. Die kleine



Detaillierte Informationen liefert ein zusätzliches Display am Fuß der A-Säule.

Ausführung passt für Kurzstrecken, ist vergleichsweise günstig und leicht. Für einen 3,5-Tonner als sechs Meter langer Kastenwagen mit Hochdach bedeutet dies: Reichweite 165 km nach WLTP, 1.060 kg Nutzlast, Preis 57.100 Euro. Mit großem Batteriesatz ändert sich die Lage: 271 km Reichweite, 765 kg Nutzlast. Die dicke Batterie schlägt zusätzlich mit 16.600 Euro zubuche, hinzu kommt als Pflicht-Mehrausstattung ein Ladeanschluss mit 11 kW für 1.500 Euro. Eine Empfehlung bereits für die kompakte Batterie. Wer den Umkreis des Betriebs verlässt, sollte den Schnelllade-Anschluss (was Fiat so schnell nennt) mit 50 kW mitnehmen – macht nochmals 2.500 Euro. Alles vor Zuschüssen, versteht sich.

Großes Plus des E-Ducato: Es gibt ihn als Kastenwagen in mehreren Längen, Höhen und zwei Gewichtsklassen,



Der Wählhebel für Fahrtrichtung und Rekuperation hat bereits eine lange Vergangenheit im Ducato.

als Kombi sowie als Fahrgestell mit Fahrerhaus. Nur die Anhängelast fehlt. Mit dieser Auswahl und mit seinen Batterien zeigt der von Hause aus eher schlichte Klassenälteste den feineren heimischen Fabrikaten die Rückleuchten.

Komfortabel unterwegs

Und der Alte fährt sich dabei gut – lassen wir typische Ducato-Merkmale wie die froschige Sitzposition und sehr einfache Materialien mal beiseite. Die Lenkung arbeitet straff und recht zielgenau, die Bremse packt klar definiert zu.

Über den Stand der Dinge informieren klar gekennzeichnete Instrumente. Noch attraktiver ist ein Zusatzmonitor unten neben der A-Säule: Zu Standards wie verbliebener Reichweite und Ladezustand gesellen sich hier Daten zur aktuell abgeforderten Leistung und dem Ergebnis der Rekuperation. Zum Beschleunigen aus dem Stand genügen 30, 40 kW vollauf. Lässiges Dahinrollen bei Tempo 50 km/h kostet um die 10 kW/100 km, volle Beschleunigung die komplette Muskelkraft von 90 kW. Bei knapp 100 km/h regelt der Ducato sanft ab.

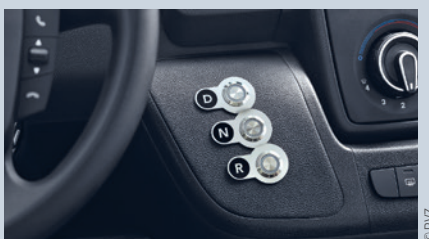
Dann geht's in der Ebene mit etwa 40 kW Stromverbrauch weiter. Die Klimaanlage frisst unmittelbar beim Hochfahren 7 kW. Schnell ausschalten, die Lüftung kostet nur 1 kW. Herunterbremsen bringt kurzzeitig 20 bis 30 kW zurück. Muss man alles fortlaufend verfolgen, erzieht aber zu einem sensiblen Fahrstil.

Vor dem E-Ducato reiht sich im Stadtverkehr ein ältylicher abgerockter Wettbewerber ein, am Heck ein Aufkleber: „Freie Fahrt für meinen Diesel.“ Das wird wohl nichts. Wo es hingehet zeigen an der Ecke wieder die Elektro-Amerikaner und in Form des E-Ducato sitzt ihm die Zukunft seiner Zunft im Nacken.

Vive la France oder Forza Italia?

Wenn zwei das gleiche tun, ist es noch lange nicht dasselbe. Lange vor der Vereinigung zur Stellantis-Gruppe hatten Fiat und Peugeot/Citroen bei ihren gemeinsam gefertigten Großtransporten unabhängig voneinander mit der Entwicklung eines E-Antriebs begonnen. Auch die Franzosen setzen auf Kastenwagen und Fahrgestelle, aber mit schmalerem Programm. Hier gibt es ebenfalls zwei Batteriegrößen, 37 und 70 kWh. Die Ladeleistung ist von Hause aus deutlich großzügiger, AC-Laden an der Wallbox mit 22 kW ist ebenso Serie wie DC-Schnellladen mit 100 kW.

Als Bedienelemente nutzen Citroen und Peugeot Drucktasten. Die typischen E-Anzeigen werden wie bei einem Taxameter in das Bild des Innenspiegels eingespielt. Die Preise liegen höher als bei Fiat, aber die Ausstattung



In Citroen, Opel und Peugeot wird die Fahrtrichtung per Drucktaste gewählt.

ist umfangreicher, weit über die Ladetechnik hinaus. Peugeot und Citroen sind inzwischen nicht mehr alleine unterwegs: Opel hat sich preisgleich mit dem neuen Movano-e eingeklinkt. Baut Fiat den E-Ducato im eigenen Werk Mirafiori in Turin um, so nehmen Citroen, Opel und Peugeot einen Umweg über einen Kooperationspartner in der Türkei. Das Nebeneinander wird wohl bis zur Ablösung des Gemeinschaftstransporters in zwei Jahren weitergehen.