



Individueller Auftritt: Der neue Ducato blickt mit seinem Grill in Chrom-Optik ein wenig grimmig.

## Fiat Ducato

# Fixstern am Fiat-Himmel

Rundum neu und typisch italienisch: der Fiat Ducato. In Größe, Gesamtgewicht, Leistung und Stückzahl strebt er nach ganz oben.

**M**ag sein, dass es Juventus Turin gerade mächtig durchschüttelt, die italienische Regierungsbildung an längst vergangen geglaubte Zeiten erinnert hat und sich

Fiat gerade erst wieder ein wenig mühsam vom Krankenbett erhebt. Mag alles sein. Aber der Fiat Ducato, der steht in dieser stürmischen Zeit so stabil, festgefügt und unverrückbar wie eine Säule aus römischer Zeit oder ein Fixstern am Transporterhimmel. Als Transporter hat er viele Zeichen gesetzt: Der erste Turbodiesel-Direkteinspritzer vor genau 20 Jahren, bald darauf wurde mit ihm in Deutschland der Speditionskombi erfunden – die ersten wilder Reiter auf der Autobahn saßen im Sattel schneller Ducato. Die Zahl der Reisemobile auf seinem Rücken ist Legion, der Schalthebel-Joystick im Armaturenbrett wurde hier zum ersten Mal gesehen.

Und nun kommt in dritter Generation ein neuer Ducato und soll dies alles fort-

setzen. Soll 130.000 mal im Jahr statt bisher mit 100.000 Einheiten im Jahr verkauft werden. Und nochmals die gleiche Zahl wollen zusammen die Marken Citroen und Peugeot vom Kooperationspartner PSA drauflegen. Das ergibt nach dieser Zählung den meistgebauten Transporter in der Ducato-Kategorie Europas, knapp vor dem Solisten Ford Transit und dem Doppel Mercedes Sprinter/VW Crafter. Es geht zurzeit spannend zu unter den Transporterherstellern, sehr spannend.

Das Heft in der Hand bei Entwicklung und Fertigung von Ducato und Konsorten hat Fiat, auch wenn nichts ohne Einverständnis der Partner von PSA passiert, dem schließlich die Hälfte am gemeinsamen Werk in Italien gehört, auch wenn Fi-



Name unverändert, Blinker in moderner Klarglas-Optik, der neue Ducato



**Der Ducato Maxi ist außen durch komplett mit Kunststoff abgedeckte Radläufe zu identifizieren.**

at-Leute es führen. Die Gene des neuen Ducato und seiner Kollegen, sie sind so beschaffen, dass dieses Trio das ehrgeizige Vorhaben bewältigen kann.

Da wäre zum Beispiel ein neues Programm, dessen Spanne sich allemal mit dem Wettbewerb messen kann. Das Basismodell Ducato mit 15-Zoll-Bereifung offeriert Fiat in drei Gewichtsklassen mit 3,0 und 3,3 sowie 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Und die Entwickler versprechen

viel Nutzlast: Dank geschickter Konstruktion und einem deutlich erhöhten Anteil hochfester Stähle soll das Leergewicht des Ducato trotz üppigerer Maße bei gleicher Ausstattung unverändert niedrig liegen. Was zum Beispiel damit zu tun hat, das der deftige alte Parademotor 2,8 JTD ein grober Klotz war, und ihn in der gängigen Leistungsklasse um 120 PS der viel feingliedrigere und leichtere 2,3-Liter ersetzt.

Wer mit dem Gewicht höher hinaus will, auch ein maximales Volumen benötigt, der greift zum Ducato Maxi. Der fährt auf Rädern mit 16 Zoll Durchmesser, darf wahlweise 3,5 oder 4,0 Tonnen wiegen, erreicht respektable Achslasten von 2,1 Tonnen vorn und 2,4 Tonnen hinten. Und zieht darüber hinaus deftige Lasten, das zulässige Gesamtzuggewicht erreicht jetzt stolze 6,5 Tonnen. Damit dringt der Ducato sogar ins Revier des

## Hände hoch: Blue & Me

Schön, wenn der Transporter auf Kommando pariert wie der Vierbeiner zu Haus. „Blue & Me“ heißt zunächst etwas rätselhaft ein neues Fiat-Konzept, das Auto, Telefon, Unterhaltungselektronik und den Fahrer per Sprachsteuerung miteinander verbindet. Integriert ist eine drahtlose Freisprecheinrichtung fürs Telefon, anschließen lassen sich USB-Sticks, MP3-Player oder andere Gerätschaften mit USB-Anschluss. Die Bedienung erfolgt entweder per Sprachsteuerung oder über Lenkradtasten – sie sind im Basispreis von 350 Euro inbegriffen. Die Angelegenheit ist ausbaufähig, das bedarf nur der Fantasie des Anwenders und entsprechender Software – man denke etwa an Systeme zur Flottensteuerung. Und löst das bisherige, höchst komplizierte und teure Connect-System ab. Blue&Me kommt auch in Fiat-Pkw zu Einsatz. Hinter der Technik stecken Kommunikations-Profis: Sie wurde zusammen mit Microsoft entwickelt.



Komplett neu ausgestattetes Fahrerhaus. Kommandozentrale für „Blue & Me“ (siehe Kasten) oben auf der Mittelkonsole. (Foto I.); Gekühlt von der Klimaanlage: Flaschenfach oben auf dem Armaturenbrett.

Konzernbruders Daily vor, ohne dem jedoch direkt ans Leder zu wollen: Frontantrieb und selbsttragende Karosserie, das ist eine andere Welt als die von angetriebenen Hinterrädern und einer Chassisbauweise wie ein LKW.

Doch auch der Frachtraum des neuen Ducato stößt in andere Regionen vor, schluckt je nach Modell zwischen 8,0 und 17 Kubikmeter Ladung. Basis für den Transporter nach Maß sind drei Radstände, vier Längen- und drei Höhenvarianten. Und selbst der superhohe Ducato trägt, ganz Automobil, nun ein Blechdach und kein Haupt aus Kunststoff wie seine Vorgänger und die Wettbewerber. Stolz ist Fiat auch auf eine ganze Sammlung von Rekordmaßen. Da wäre mit 2,17 m die größte Höhe unter seinesgleichen,

zurückzuführen unter anderem auf eine niedrige Ladekante von nur 53 cm, sie ist im Vergleich zum bisherigen Model gar gesunken, man hört es gern. Zweischneidig wirken die Innenbreite von fast einneunzig und der 1,42 m Abstand zwischen den Radkästen: Die feinen Rekordmaße innen sind unmittelbar auf eine Außenbreite von 2,05 m zurückzuführen, das verbannt den Fiat unter anderem in Autobahnbaustellen auf die rechte Spur.

**Viel Platz.** Großzügig wie die Maße ist auch die Ausstattung des Laderaums. Die Heckflügeltüren gibt's, abhängig vom Dach, nun in drei Höhen. Die ausladenden Schiebetüren je nach Radstand und Dach in zwei Höhen und Breiten. Drinnen glänzt der Ducato serienmäßig mit halb-

hoher Verkleidung und einer Sammlung von Zurrösen entlang der Gürtellinie. Sie wirken ein wenig fragil, sollen aber den Vorschriften entsprechen.

Auch weiter vorn im Fahrerhaus zeigt sich Fiat spendabel: elektrische Fensterheber und Zentralverriegelung mit Fernbedienung, höhenverstellbarer Fahrersitz und verstellbarer Beifahrersitz, Bordcomputer und axial verstellbares Lenkrad – alles Serie. Das kann sich bei einem in Grundversion knapp fünf Meter langen Transporter mit drei Tonnen Gesamtgewicht und einem Grundpreis von netto 19.800 Euro sehen lassen.

Ebenso wie das neue Cockpit. Die Armaturen geben ebenso wenig Rätsel auf wie die Bedienung. Hübsch anzusehen und gelungen sind in der Mittelkonsole

### TECHNISCHE DATEN

#### Neuer Fiat Ducato: die Motoren

Turbodiesel-Direkteinspritzer mit Common-Rail-Einspritzung, zwei oben liegende Nockenwellen mit Steuerkette (2,3 Liter mit Zahnriemen), vier Ventile pro Zylinder, Abgasnorm Euro 4. Quereinbau, Antrieb auf Vorderräder

Motortyp	100 Multijet	120 Multijet	160 Multijet Power
Zylinder/Hubraum, ccm	4/2.198	4/2.287	4/2999
Bohrung/Hub, mm	86,0/94,6	88,0/94,0	95,8/104,0
Leistung, kW (PS)/min	74 (100)/2.900	88 (120)/3.600	116 (157)/3.500
Max. Drehmoment, Nm/min	250/1.500	320/2.000	400/1.700
Wartungsintervall, km	40.000	45.000	45.000



Ein Prachtstück von einem Motor: Dreiliter-Maschine mit 157 PS und 400 Nm Drehmoment. Doch auch die anderen Motoren haben Mumm.



**Unverändert gibt's prima einstellbare Spiegel; ihre Gehäuse enthalten nun die Seitenblinker.**

die Doppelringe zur Regulierung von Heizung und Lüftung. Links davon liegt der Schalthebel prächtig zur Hand, rechts davon steckt im Getränkehalter ein mobiler Aschenbecher, daneben reihen sich Zigarettenanzünder und eine zusätzliche Steckdose auf. Keine Antwort findet sich auf die Frage, wohin mit dem Aschenbecher, wenn dort ein Getränkebehälter steckt. Aber es gibt Wichtigeres, zum Beispiel das tolle geschlossene Ablagefach unten in der Mittelkonsole und diverse weitere Staufächer, die riesigen Türschalen, das geschlossene Fach auf dem Armaturenbrett mit Fühlung, sofern eine Klimaanlage geordert wurde. Und eine deutlich bessere Materialqualität liefert Fiat gleich mit. Fast könnte man übersehen, dass man innen an den Türen an Verkleidungen spart, da schimmert viel lackiertes Blech.

**Schickes Design.** Die Hülle markiert den Ducato klar als Fiat. Das haben auch die französischen Partner akzeptiert, die hier gleichberechtigt ein Wörtchen mitredeten. Das Design vom Designzentrum Centro Stile orientiert sich ein wenig am neuen Fiat Sedici, das gilt für die Scheinwerfergehäuse und den Kühlergrill, auch die dicken Backen des Stoßfängers.

Unter der knappen Haube arbeiten ausgesprochen temperamentvolle Moto-

ren. Selbst der kompakteste Diesel mit 74 kW (100 PS) drängt ungestüm vorwärts, zeigt Drehmoment, spielt gerne mit den ansehnlichen Muskeln - 250 Nm Drehmoment schon bei 1.500 Touren sind nicht ohne. Die Maschine mit 2,2 Liter Hubraum und Kettenantrieb für die zwei oben liegenden Nockenwellen stammt von PSA. Und wer die Daten aufmerksam beobachtet, der findet eine nicht ganz zufällige Verwandtschaft mit der Maschine im überarbeiteten Ford Transit mit Frontantrieb - Automobilhersteller bleiben heute nicht mehr allein.

Der nächst stärkere Diesel mit 88 kW (120 PS) kann im Prinzip alles noch besser, doch dämpfen ihn deutlich längere Übersetzungen. 2.200 statt 2.500 Touren bei Tempo 100 zum Beispiel, das kostet mitunter etwas Antritt. Dieser Diesel kommt von Fiat, der Motor arbeitete bereits im Vorgänger. Sein Aufbau ist ebenfalls modern, jedoch treibt ein Zahnriemen die zwei Nockenwellen an, er soll erst nach 240.000 Kilometern gewechselt werden, das ist ein Wort.

Und dann wäre da das Spitzentriebwerk mit 116 kW (157 PS), eine echte Wonne. 400 Nm Drehmoment, da scharrt

der Fronttriebler beim scharfen Anfahren ungeduldig mit den Rädern, kann ihn die serienmäßige Antriebsschlupfregelung kaum zügeln. Ein prächtiger Motor, bekannt aus dem großen Ducato-Bruder namens Daily. Eine Maschine mit vorbildlichem Drehmomentverlauf und Reserven für mehr.

Die Inspektionsintervalle sind durchweg lang. Alle 45.000 Kilometer ist ein Ölwechsel der beiden stärkeren Motoren

fällig; Ducato mit der Einstiegsmotorisierung werden alle 40.000 Kilometer in die Werkstatt gebeten. Die eine oder andere Zahl der Motordaten hat sich im Vergleich zu ersten Informationen inzwischen geändert.

Bei Kraftübertragung, Lenkung und Sicherheitsausstattung muss der Käufer eines Ducato ein wenig aufpassen, will er den Feinheiten auf die Spur kommen. Sechs Gänge gibt's ab der mittleren Mo-

torisierung, eine Automatik wird im kommenden Jahr folgen. Die Erfinder des Joysticks im Armaturenbrett haben nochmals nachgelegt: kurze Wege, knackige Schaltung, so funktioniert's richtig gut. Auch eine variable Übersetzung der Lenkung spendiert Fiat in Verbindung mit den beiden heißeren Motoren. In der Mittellage und bei niedrigen Geschwindigkeiten empfindet der Fahrer sie fast ein wenig zu leichtgängig, bei flottem Tempo zeigt sie Feinfühligkeit und den richtigen Zug.

Auch das Fahrwerk ist mitgewachsen, die Grundkonstruktion mit McPherson-Federbeinen vorn und simpler Rohrachse an Parabelfedern hinten blieb unverändert, doch die Ingenieure haben alles verfeinert. Schnelle Spurwechsel beladen auf der Autobahn? Kein Problem, der Italiener fängt sich unverzüglich. Da nimmt der Fahrer vielleicht auch in Kauf, dass die Aufhängung mitunter ein wenig bockig reagiert und leer wie teilbeladen die rechte Geschmeidigkeit vermissen lässt.

**Viel Sicherheit.** Die Sicherheitsausstattung des neuen Ducato entspricht zeitgemäßem Standard: ABS und Fahrerairbag serienmäßig, ebenso ein Bremsassistent, Seiten- und Kopfairbags auf Wunsch, ebenso wie ESP mit allerhand elektronischen Beigaben wie Gewichts- und Schwerpunkterkennung oder einer Anfahrhilfe am Berg. Obacht: In Verbindung mit dem stärksten Motor zählt ESP zum Serienumfang.

Damit steht der neue Ducato nicht nur sicher auf der Straße, er bedeutet unverändert in wechselhaften Zeiten eine sichere Säule fürs Geschäft von Fiat, er bleibt der Fixstern.

**RANDOLF UNRUH**