



Einer für Anpacker: Der Ducato ist als Doka eher in Orange oder schlichtem Weiß als in Silberlack anzutreffen.

Harter Bursche

Sie kann einstecken und teilt ebenfalls kräftig aus: Die Doka von Fiat ist ein kerniges Arbeitstier für Menschen mit Stiefeln und Arbeitshandschuhen.

Kerzengerade und mit durchgestrecktem Rückgrat steht sie da, die schwer gepackte Doppelkabine. Die Einblattfeder an der Hinterachse reagiert selbst auf volle Ausladung des 3,5-Tonnners unnachgiebig, ein Fiat Ducato knickt so schnell nicht ein. So jemanden schätzt man beim rauen Einsatz auf dem Bau, im Handwerks- oder Kommunalbetrieb. Im Unterschied zu anderen 3,5-Tonnern kennt der Fiat auch in Fahrt kein Wanken und kein

Voll einstecken, leer austeilen

Die Unnachgiebigkeit verwandelt sich indes in unbeugsame Härte, hat der Stapler den Ducato vom Ballast befreit. Bullenreiten als Jahrmarktvergnügen kann sich der Fahrer getrost sparen, Ducato-Doppelkabine genügt. Und auf manchen Betonfahrbahnen stuckert die Vorderachse vehement, da fühlt sich der Ducato-Lenker wie ein Mixgetränk im Shaker. Keine Frage, die Doppelkabine kann einstecken. Aber leer teilt sie ebenso aus.

So ein harter Knochen ist zum Arbeiten geboren, ebenso wie die Pritsche namens Highlander von Fiat-Hauslieferant San Marco. Das Unternehmen betreibt ein Werk in unmittelbarer Nachbarschaft der Transporterfabrikation. Wesentliche Merkmale der Pritsche: Unterbau aus Stahl, Sperrholzplatte mit Siebdruck-Oberfläche als Boden, vorn eine praktische stählerne Stirnwand mit Gitter in Höhe des Heckfensters und Befestigungsmöglichkeiten für Arbeitsgeräte. Die 400 mm hohen Bordwände aus Aluminium sind rundum abklappbar, ihre Verschlüsse jedoch Fingernagelbrecher. Im Pritschenrahmen versenkt hat San Marco je Seite drei kräftige Zurrösen. Im Prinzip praktisch, aber die Ösen sind mit Arbeitshandschuhen fummelig hervorzuzupfen. Vorbildlich ist der Hinweis auf die Zurrasten an der Stirnwand.

ANZEIGE



PacLease
TRUCK & TRAILER RENTAL

MIETEN SIE IHREN **DAF** IN IHRER FIRMENFARBE UND MIT IHREM LOGO! **PacLease.biz**

DAF A WOODS COMPANY PacLease, der Vermieter von DAF Trucks

SMARTER
EFFIZIENTER
MODERNER



Die Motorbezeichnung 150 Multijet steht für die stärkste Ausgabe des Turbodiesels mit 2,3 l Hubraum.

Schwanken. Er legt sich höchstens ein wenig behäbig in die Kurve, benimmt sich ansonsten völlig berechenbar und unproblematisch. Stimmt, die Bremse verlangt einen kräftigen Tritt, mit der etwas gefühllosen elektrohydraulischen Servolenkung sucht der Fiat etwas unentschlossen seinen Weg und angesichts vom Wendekreis wird der Fahrer zum Wendekreiser. Aber anpacken, das kann der Fiat.

Kaum Stauraum, dafür viel Komfort

Die adäquate Unterbringung von Handschuhen, Zurrgurten und ähnlichem Arbeitsgerät hat Fiat jedoch vergessen: kein Staufach unter dem Beifahrer-Doppelsitz, keine Sitztruhe unter der breiten Rückbank mit ihren vier Plätzen. Da hatten die Praktiker wohl gerade Urlaub und die Rotstiftakrobaten haben währenddessen nicht mehr als nackte Sitzgestelle zugelassen.

Andererseits zeigt der Testwagen, was die Liste der Sonderausstattungen des Ducato alles hergibt: Klimaautomatik, Audioanlage mit Navigationsgerät, diverse Assistenzsysteme – eine feiner ausgestaffierte Doka wird sich nur schwer finden. Und der Preis wächst mit: Ab netto 27.250 Euro geht's los, mit langem Radstand, 3,5 t Gesamtgewicht und 109 kW (148 PS) Leistung ist man bei 30.180 Euro. Freundliche serienmäßige Zugaben sind verstellbarer Beifahrer-Einzelsitz, Bordrechner, elektrische Fensterheber vorn und Zentralverriegelung. Wer will, kann dann mühelos noch gut 20 Prozent für Komfort und Sicherheit draufsatteln – dann schimmert



die Doppelkabine im schmunken Silberlack, der Chromgrill lächelt und das die Augen mit LED-Tagfahrlicht blinzeln freundlich. Die Ausstattung schmeichelt der Seele und leert den Geldbeutel.

Schlicht, aber durchweg praktisch eingerichtetes Cockpit, jedoch mäßige Sitze. Und die Sitztruhen fürs kleine Gepäck hat sich Fiat gespart.

Mit zertifizierten Bausätzen Kosten reduzieren.



Komplette Aufbau­lösungen aus einer Hand. Realisierung sämtlicher Dachvarianten und Kombinationen möglich.

Standardisieren Sie die Aufbauten Ihrer Fahrzeuge auf gleichbleibend hohem Qualitätsniveau.

Vereinheitlichen Sie das Erscheinungsbild und die Funktionsweisen Ihrer Flotte.

Senken Sie Kosten durch Verwendung von Gleichteilen bei Erhalt der Flexibilität.

Zählen Sie auf 20 Jahre Erfahrung in der schweren Nutzfahrzeugklasse und fragen Sie Ihren Fahrzeugbauer nach TSE-Produkten.

Technische Daten: Fiat Ducato Doka



Maße und Gewichte

Länge gesamt	6.228 mm
Breite Karosserie	2.100 mm
Höhe gesamt	2.254 mm
Radstand	4.035 mm
Wendekreis	14,4 m
Laderaum über Fahrbahn	1.030 mm
Laderaum (L/B/H)	2.888/2.034/400 mm
Ladefläche	5,87 m ²
Spurweite vorn/hinten	1.810/1.790 mm
Leergewicht Testwagen	2.220 kg
Nutzlast	1.280 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-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Aufladung mit Abgas-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 89/94 mm, Hubraum 2.287 cm³, Leistung 109 kW (148 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 350 Nm bei 1.500/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 3,42/1,78/1,12/0,72/0,65/0,53, R-Gang 3,25, Übersetzung Antriebsachse 4,93. Antrieb auf die Vorderachse.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Stabilisator. Hinten Rohrachse, Längsblattfedern. Reifen 225/75 R 16 C auf Rädern 6 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung mit variabler Übersetzung.

Bremsen: hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe.

Elektrik: Batterie 12 V/95 Ah, Lichtmaschine 140 A

Füllmengen

Kraftstofftank	90 l
Ölinhalt mit Filter	5,9 l

Wartung/Garantie

Wartung: alle 24 Monate, maximal 48.000 km. Garantie: zwei Jahre Neuwagengarantie und Mobilitätsgarantie, drei Jahre Lackgarantie, acht Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Fiat Ducato Pritschenwagen Doppelkabine 35, 150 Multijet, L4, 109 kW (148 PS) 30.180 Euro* (ohne Mehrwertsteuer)

Fahrleistungen und Verbrauch

Fiat Ducato Pritschenwagen Doppelkabine 35, 150 Multijet, L4, 109 kW (148 PS)

Beschleunigung:

0–50 km/h	5,4 s
0–80 km/h	10,7 s
0–100 km/h	16,0 s

Elastizität:

60–80 km/h IV/V	4,2/5,5 s
60–100 km/h IV/V	9,1/12,5 s
80–120 km/h	17,2 s
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h

Innengeräusche:

50/80/100 km/h	62/69/72 db(A)
----------------	----------------

Kraftstoffverbrauch:

Teststrecke beladen	11,3 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,1–16,6 l/100 km

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

+ Gutes Platzangebot, übersichtliche Außenspiegel, sogar Weitwinkelgläser elektrisch verstellbar, hervorragende Außenspiegel, praktische Ablagen in der ersten Reihe.

- Sitze wenig langstreckentauglich und ohne Seitenhalt, hohe Sitzposition, Sitzruhe fehlt, einfache Materialien, durchschnittliche Verarbeitung, zweite Reihe geräumig, jedoch fast ohne Ablagen, Mittelsitze nur Zweipunktgurte.

Antrieb

+ Guter Antritt schon aus niedrigen Drehzahlen, hohe Elastizität, kräftiger und antrittsstarker Motor.

- Motorgeräusch laut, Drehfreude mäßig.

Fahrwerk/Sicherheit

+ Sicheres Fahrwerk, präzise Lenkung, ESP mit Nebenfunktionen serienmäßig, zahlreiche Assistenzsysteme lieferbar.

- Leer sehr hartes Fahrwerk, Vorderachse stuckert, sehr großer Wendekreis.

Laderaum

+ In Relation zur Fahrzeuglänge große Ladefläche. Günstige Nutzlast. Funktionelle Ausstattung mit Stirnwand und Befestigungsmöglichkeiten. Einfache Bedienung der Bordwände.

- Verschlüsse und Zurrösen etwas fummelig.

Kosten

+ Günstiger Anschaffungspreis, angemessene Ausstattung, lange Wartungsintervalle, Kraftstoffverbrauch in Anbetracht des Aufbaus günstig.

- Wertverlust voraussichtlich mäßig

Last-Esel mit italienischem Schick

Gleichzeitig erhöhen die Accessoires das Leergewicht, 2.220 kg wog der Testwagen vollgetankt, macht als 3,5-Tonner knapp 1,3 t Nutzlast inklusive Fahrer. Nimmt vorne ein Trupp mit sechs, sieben handfesten Schwergewichten Platz, schnurrt die Nutzlast der knapp drei m langen Pritsche auf die Hälfte zusammen. Aber die zulässigen Achslasten addieren sich auf 3,85 t, das ergibt eine beruhigende Reserve für ungleiche Lastverteilung.

Fiat fertigt das Ducato-Cockpit aus eher einfachen Materialien, das heißt viel hartes Plastik, schlichte Türverkleidungen, auch einiges Blech im Sichtbereich. Was bei edleren Ausführungen des Ducato stört, das ist beim meist rauen Einsatz einer Doppelkabine kein Kritikpunkt. Zu den Vorzügen gehört eine Vielzahl von Ablagen in der ersten Reihe, bei der Doka einschließlich serienmäßiger Dachgalerie. Bei den Armaturen haben sogar die Designer triumphiert: schicke Rundinstrumente in Tuben, hier sogar mit Chromrähmchen – das sieht sportlich aus und zeigt italienischen Schick. Nur ist's hier wie bei der Mode: Was gut aussieht, muss nicht praktisch sein. In diesem Fall ist die Ablesbarkeit verlorengegangen, je heller das Licht, desto vager die Anzeigen.

Unbequemer Sitz, fehlende Haltegriffe

Ebenfalls kein Ruhmesblatt ist der Fahrersitz. Die Rückenlehne kennt keinen Seitenhalt, kräftig gebaute Fahrer spüren durch die Sitzfläche den Rahmen, auf längeren Strecken drückt's unangenehm. Und vorn liegen Gas- und Bremspedal immer noch zu eng nebeneinander; wer auf großem Fuß lebt, trifft mitunter beide Pedale mit einem Tritt. Der Teppich ist von der rutschigen

Sorte, egal, wer kennt schon Teppich in einer Doka? Rechts dehnt sich ein Doppelsitz. Seine innere Lehne dient herausgeklappt als Schreibplatte und Ablage, wie inzwischen üblich. Eine Reihe weiter hinten kommen vier Mann passabel unter. Es gibt genug Platz und immerhin Schiebefenster in den Türen. Aber nur jeweils ein mickriges Ablagenetz pro Tür, auch fehlen Haltegriffe und sogar Dreipunktgurte auf den mittleren Plätzen.



Der Ducato trumpft auf Wunsch mit einem ganzen Bündel an Assistenzsystemen auf.

PEMA

Ein Schlagloch, ein defekter Zapfen und keine Minute Verspätung.

Der PEMA Werkstatt-Service: Rund um die Uhr in ganz Europa für Sie im Einsatz.

Egal, was Sie transportieren: Mit PEMA mieten Sie nicht nur hochwertige Fahrzeuge, sondern auch grenzenlose Vorteile. In den PEMA-Werkstätten stehen Ihnen europaweit erstklassige Mechaniker zur Verfügung, die für Sie sämtliche Reparatur- und Wartungsarbeiten durchführen. Full Service, 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche.

 SOCIETE GENERALE
Equipment Finance

www.pema.eu



In der zweiten Reihe ist Platz für ein Quartett, jedoch mit Spargurten in der Mitte, und Ablagen sind Mangelware.

Die Pritsche ist einschließlich Stirnwand praktisch ausgestattet, wenn auch Zurrösen und Verschlüsse etwas fummelig wirken.

Zum rustikalen Burschen passt ein ebensolcher Motor. Der 2,3-Liter packt mit 109 kW (148 PS) und 350 Nm Drehmoment fest zu, läuft dabei jedoch recht kernig, in einer Doppelkabine ist's zu verschmerzen. Drehfreude ist weniger eine Stärke der Maschine als buliges Drehmoment, so ist's recht. Die Übersetzung fällt für eine Doka einen Hauch zu lang aus, Ursache könnten beim Testwagen die aufpreispflichtigen 16-Zöller sein: Der Sprung von Gang eins nach zwei ist recht groß, oben heraus bremsen Stirnwand und offene Pritsche

sichts der für eine Doka ungewöhnlichen Hatz. Doch keine Bange: Auch bei hohem Tempo liegt der Ducato sicher, macht selbst beladen flotte Spurwechsel klaglos mit. Nur der Geradeauslauf ist trotz des langen Radstands etwas unstet und die Lenkung wirkt etwas teigig.

Falls der Ducato den Pfad der Tugend zu verlieren droht, warnt laut schnarrend und blinkend ein optionaler Spurassistent. Das Display kündigt ihn etwas hochtrabend als „Driving Advisor“ an. Auf kurvigen Landstraßen nervt das seitenrichtige Rückkopplungsgeräusch jedoch mehr als es nützt. Abstellen hilft wenig: Nach jedem Einschalten der Zündung ist er prompt wieder da, der aufdringliche Advisor.

Füllhorn an Assistenzsystemen

Darüber hinaus hatte Fiat über den Testwagen das ganze Füllhorn an Assistenzsystemen ausgeschüttet. Tempomat, Wischer- und Lichtautomatik, per Tastendruck zuschaltbar eine Antriebsschlupfregelung als Anfahrhilfe und für steile Gefälle abseits der Straße ein Bergabfahrassistent. Nur theoretisch hilfreich ist die auf einer Kamera basierende Verkehrszeichenerkennung. Sie registriert zwar recht zuverlässig Überholverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen und meldet sie im Display. Die Kamera kann aber zeitliche und faktische Einschränkungen nicht lesen. Deshalb ist das Assistenzsystem nur von begrenztem Wert.

Also besser selbst aufpassen, auch auf den Verbrauch. Auch wenn der Spritkonsum bei einer Doppelkabine weniger wichtig ist als die Funktion, häufig steht sie mehr, als dass sie fährt, sammelt mehr Arbeitsstunden als km. Der Fiat schlägt sich tapfer. Vollgepackt rollte er auch ohne Start/Stopp-Anlage mit knapp neun l durch die Stadt, trabte dann mit rund zehn l über die Landstraße. Mit zurückhaltendem Gasfuß schluckte der Ducato auf der Autobahn zwölf l, in vollem Galopp dann 16 l - nicht erschrecken, denn angesichts von bepäckten Gitterboxen, einer offenen Pritsche und der hohen Stirnwand sind im Schnitt 11,3 l sehr respektabel. Das ist nur knapp ein l mehr, als vergleichbare Kastenwagen konsumieren. Und dank des großen 90-l-Tanks ist klar: Hier bunkert der Fahrer Sprit nur wenn's ihm gerade passt.

Auch in dieser Disziplin knickt der Fiat Ducato als Doppelkabine also nicht ein. So gehört es sich für ein robustes Arbeitstier.

Randolf Unruh

ANZEIGE

SMARTER

EFFIZIENTER

MODERNER

JETZT **DAF** MIETEN UND AUF KOSTENSICHERHEIT ABFAHREN! PacLease.biz

DAF A MAHLE COMPANY PacLease, der Vermieter von DAF Trucks



Sechs gut schaltbare Gänge, insgesamt ein wenig lang. Und der zweite Gang heulte beim Testwagen.

den Vortrieb spürbar, legt der Ducato nur mühsam zu. Die Schaltung arbeitet flott und präzise, jedoch irritierte der lautstarke zweite Gang des noch jungen Testwagens. Eine Doppelkabine muss deftige Einsätze aushalten, was gibt es da zu heulen?

Flotte Spurwechsel

Holt der Fahrer alles aus der Maschine heraus, rennt die Doppelkabine etwa 150 Sachen bei 3.200 Touren. Dann rauscht der Wind mächtig um die Stirnwand. Auch zittern sowohl das rechte Spiegelglas als auch die Radabdeckungen an der Hinterachse etwas nervös ange-

Alle Tests und Fahrberichte auch unter kfz-anzeiger.com

Schrader

Unitas 2020

Am 16. Februar hatte Schrader T+A Fahrzeugbau Kunden aus Mineralölindustrie und Spedition ins westfälische Beckum geladen. Neben dem fachlichen Austausch und einer Präsentation über die Zukunft des Öls und seines Transports wurde der Prototyp des Mineralöl-Satteltankanhängers „Unitas 2020“ vorgestellt.

Die Unitas-Bauweise entstand ursprünglich durch Erkenntnisse aus dem Herborn-Unfall, bei dem sechs Menschen ums Leben kamen und 38 verletzt wurden. Zwölf Häuser brannten damals durch ein verunfalltes Tankfahrzeug, 44 Menschen verloren durch den Brand ihre Wohnungen. Bei Unitas 2020 wurden eine Gewichtsreduktion um 200 kg, ein verbessertes Auslaufverhalten und die Realisierung einer Drucktankvariante ermöglicht.

Als einer der ersten Unitas 2020 wurde ein Einkammer-JET-A1-Auflieger gebaut, der 4.240 kg auf die Waage bringt. Mit dem neuen Konzept und bewährter Qualität liegt ein 4-Kammer-Peilstabfahrzeug li-re nun bei rund 4.900 kg, und das ohne den Einsatz von Kunststoffverbundmaterialien weder bei Schränken noch bei Halterungen oder Fahrwerksteilen.

Mit diesen Neuerungen startete Schrader optimistisch in das Jahr 2015. Gerade konnte ein Großauftrag für die Tankstellenversorgung in Rumänien unter Vertrag genommen werden. Neu im Portfolio sind auch Drucktankfahrzeuge (Tankcodes L4BF, L4BN, und L4BH) für Spezialprodukte.



In Beckum vorgestellt: Unitas 2020



Übergabe des Saugdruck- und Spülfahrzeugs von TIP an Indutec



Megamax, 17 Lenze jung

Megamax nach 17 Jahren

Faymonville. Über mehr als zwei Jahrzehnte erstreckt sich die Partnerschaft zwischen Faymonville und ES-GE. Beinahe ein „Zeitzeuge“ dieser Zusammenarbeit ist ein Megamax-Tiefbettauflieger, der vor 17 Jahren von ES-GE an die I. Hess Betriebsumzüge/Dorweiler mit Niederlassung in Düsseldorf verkauft und jetzt in 2015 wiederum durch ES-GE in Zahlung genommen wurde.

ES-GE lieferte das dreiachsige Fahrzeug 1998 an Hess Logistik aus. Der Megamax hat ein „Twin Axle I“-Fahrwerk, sprich eine Einzelradaufhängung mit 12 t je Nutzlast pro Achse. Bis auf die Wartung klassischer Verschleißteile (Bremsbeläge oder Bremstrommeln) durchlief der Auflieger problemlos viele Kilometer Einsatz für Hess. Entsprechend niedrig war der Wertverlust: nach 17 Jahren wurde rund ein Viertel des damaligen Kaufpreises erzielt.

Erstes Saugdruck- und Spülfahrzeug- vermietet

TIP Trailer Services. Seit April 2015 bietet der TIP-Mietfuhrpark Lösungen auch im Bereich Abwasser- und Abfallentsorgung. Ein Saugdruck- und Spülfahrzeug unterstützt den ersten deutschen Kunden Indutec bei der täglichen Leistungserbringung. Das werksneue Kanalreinigungsfahrzeug wird nun seinen Mieter bei der Reinigung von Rohrsystemen in der Chemischen Industrie unter die Arme greifen und Chemikalien aufnehmen. Das Saugdruck- und Spülfahrzeug, ausgestattet mit einer Hochdruckpumpenleistung von 315 l/min, einer Vakkumpumpenleistung von 45 kW bei 0,5 bar Betriebsdruck und einer Fördermenge von 1.200 cbm bei 60 Prozent Vakuum, bietet eine Komplettausstattung für die Kanalreinigung inklusive einer Fernbedienung und leichte Bedienbarkeit durch eine Canbus-Steuerung. Die Wasser- und Schlammkammer sind variabel durch einen Ausstoßkolben bei einem Gesamtvolumen von 14.000 l. Vier weitere Fahrzeuge mit gleicher Ausstattung sind zur Miete verfügbar.