



Die gefällige und individuelle Optik unterscheidet die neue Generation des Fiat Ducato vom Vorgänger.

Es gibt Instrumente mit Chromrähmchen, doch über den Schmuck ist Ablesbarkeit verloren gegangen.

Neue Radios, große Ausführung gekoppelt mit Rückfahrkamera und hochwertigem Bild im Display.

Neue Perspektiven

Der Fiat und seine Kollegen sind frisch eingekleidet. Auch unter der jetzt deutlich gefälligeren Schale hat sich einiges getan.

Verschwunden sind die Magenalters à la Kanzlerin Merkel oder Außenminister Steinmeier. Sie gaben dem Ducato acht Jahre lang einen zwar markanten, jedoch auch etwas misstrauischen Gesichtsausdruck. Die Neuaufgabe blickt freundlich in die Transporterwelt, wenn auch prüfend mit konzentriert zusammengekniffenen Augen. Und der Ducato ist ein Individualist: schwarzer oder silbriger Grill, mit schwarzer oder silbrige Einfassung, passende Bugschürze dazu, gerne eine teure aber funkelnde Tagfahrlicht-LED-Ketten als Lidstrich – your personal Du-

cato fährt vor. Als Italiener ist der Ducato der Mode verpflichtet, im Idealfall prägt er sie.

Die Äußerlichkeiten der neuen Generation sind von Bedeutung, denn wenn Fiat vom neuen Ducato spricht, dann geht es äußerlich um den neu eingekleideten Vorderwagen. Ab B-Säule nach hinten ist die Karosserie unverändert, die Plattform ist es ohnehin.

Was also ist neu außer Teilen der Verpackung? Designer und Entwickler haben mehr als Verpackungskunst betrieben, haben tatkräftig an den bisherigen Schwachstellen des Ducato angesetzt. Die neue Haube zum

Beispiel dichtet den Motorraum besser gegen Wassereintritt ab und gewährleistet gleichzeitig einen besseren Zugang zu den Aggregaten. Der viergeteilte Stoßfänger vorn reduziert die Reparaturkosten bei Bagatellschäden. Oder da wäre die Kastenwagen-Karosserie, geprägt von Leichtbau, aber auch von einer gewissen Labilität. Rund um die scheunentor großen Schiebetüren wurden die Rahmen verstärkt. Stabilere Scharniere, Laufrollen und Stopper erhöhen die Langlebigkeit. Gleichzeitig haben die Ingenieure an anderen Stellen Material reduziert. Deshalb, verspricht Fiat, hat der Ducato nicht etwa zugenommen, sondern an den richtigen Stellen ein paar Fettpölsterchen verloren und sogar 20 kg abgenommen. Und wer die neuen GfK-Federn an der Hinterachse wählt, senkt das Gewicht um weitere 15 Kilo. Sucht sich der Käufer einen mittellangen und mittelhohen 3,5-Tonner-Kastenwagen aus, kann er bei Serienausstattung laut Datenblatt mit knapp 1,5 Tonnen Nutzlast kalkulieren, vorbildlich.

Wehe, wenn er losgelassen ...

Unter der neuen Haube sind die Motoren des Ducato ganz die alten, das ist angesichts der gleich drei stämmigen Maschinen nicht das Schlechteste. Da wäre als Leichtgewicht der Handwerker-Diesel mit 2,0 Liter Hubraum, 85 kW (115 PS) und 280 Nm Drehmoment. Ein Alleskönner ist der mittlere Motor, 2,3 Liter groß und wahlweise mit 96 kW (130 PS) und 320 Nm ausgestattet oder 109 kW (148 PS) und 350 Nm. Wer mit hohen Gewichten unterwegs ist und Bärenkräfte schätzt, wählt das knorrige 3,0-Liter-Triebwerk mit 130 kW (177 PS) und fetten 400 Nm Drehmoment – wehe, wenn er losgelassen.

Die Motoren sind im Rahmen der Ducato-Weiterentwicklung sparsamer geworden, das ist heutzutage keine Überraschung. Fiat füllt Leichtlauföle mit geringerer Viskosität ein und verringert die innermotorische Reibung. Leichtlaufreifen senken den Rollwiderstand. Den 2,3er liefert Fiat auf Wunsch mit Start-Stopp-System. Optional kommt als Sparhilfe eine Schaltanzeige hinzu. Macht unter dem

Schlag auf Schlag

Der aufgefrischte Ducato ist der Beginn einer Runderneuerung der gesamten Transporter und Lieferwagen von Fiat. Nach längerer Pause geht es jetzt bei den Italienern rund. In Europa eher ein Randthema, in Südamerika aber von Bedeutung ist die Neuauflage des kleinen Pick-ups namens Strada. Im kommenden Jahr ist dann der Lieferwagen... Doblò an der Reihe, er nähert sich der Halbzeit seiner Karriere, Prototypen des facegelifteten Nachfolgers sind unterwegs, 2016 folgt ein gründlich überarbeiteter Fiorino. In diesem Jahr läuft au-

Berdem die Fertigung des Transporters Scudo aus. Fiat hat diese Kooperation namens Sevel Nord mit der PSA-Gruppe beendet, dem Vernehmen nach soll die Nachfolge ein eigener Transporter auf der Plattform des Chrysler Voyager antreten.

Für das gleiche Jahr ist auch die Premiere eines mittelgroßen Pick-ups geplant. Danach ist wieder der Fiat Ducato an der Reihe. Die Kooperation mit Peugeot/Citroën ist von ursprünglich 2017 auf 2019 verlängert worden – dann kommt der richtig neue Ducato zusammen mit seinen weitgehend baugleichen Kollegen Citroën Jumper und Peugeot Boxer.

Strich einen Normverbrauch für die beiden leichteren Motoren zwischen 6,3 und 6,4 Liter/100 km. In Vorbereitung hat Fiat ein rollendes Sparschwein, das es dank einer Tempobegrenzung auf 90 km/h mit nur 5,8 Litern auskommen soll – ein Fall für die Statistik. Etwas aus der Art schlägt weiterhin der große Diesel mit 7,7 Litern als Kastenwagen – der Kraftprotz braucht sein Futter. Für hohe Wirtschaftlichkeit sprechen durchweg lange Wartungsintervalle von 48.000 Kilometern. Von Euro 6 ist noch nicht die Rede, da der Fiat und seine Kompagnons als Light Duty eingestuft sind. In diesem Fall ist die nächste Abgasnorm für die PKW-Ausführungen ab dem kommenden Herbst erreicht, bei LKW-Zulassung erst ab Herbst 2016. Sie wird, wie anderswo, über SCR-Technik mit Adblue-Zuschlag erreicht.

Welcher Motor ist der Richtige? Den größten Diesel benötigen nur Leistungsextrimesten, der kleinste ist ein Fall für Kurzstrecken. Normalfahrer im Kastenwagen sind mit dem 2,3-Liter bestens bedient, dies bereits mit der unteren Leistungsstufe und 96 kW (130 PS). Die Maschine arbeitet im Ducato sehr zurückhaltend, erst bei Drehzahlen über 3.000 Touren klingt sie kernig. Selbst bei Autobahntempo ist im Cockpit eine gepflegte Unterhaltung möglich. Kein Wunder bei niedrigen Drehzahlen von nur 2.000 Umdrehungen bei Tempo 100 km/h. Gleichzeitig arbeitet das Triebwerk



Die neuen Sitze sind straff gepolstert, bieten jedoch nur Fahrern mit breitem Kreuz viel Halt.

Den größten Diesel benötigen nur Leistungsextrimesten, der kleinste ist ein Fall für Kurzstrecken.

TDS
Truck Door Service
Die LKW-Rolltor Profis!

Wir liefern alle Ersatzteile für Ihre LKW-Rolltore ab Lager!
"Besuchen Sie unseren neuen webshop"
www.truckdoorservice.de

24 Stunden Lieferung - Alle Marken und Typen



Mit Ausnahme der Rückleuchten ist der Fiat ab B-Säule ganz der Alte, hat aber deutlich an inneren Werten gewonnen.



Scharfer Blick durch Scheinwerferschlitze, auf Wunsch LED als Tagfahrlicht.



Die Motoren sind im Grundsatz unverändert, die zweite von vier Motorisierungen reicht in aller Regel.

Neue Bremsscheiben und Bremsbeläge verbessern den Grip und erhöhen die Temperaturfestigkeit um gleich 40 Prozent.

geschmeidig, den Griff zum Schalthebel kann der Fahrer in vielen Situationen vernachlässigen. Erst bei Drehzahlen von knapp über 1.000 Touren plumpst der Diesel in ein Turboloch. Und wer will, der dreht über die dezente Nenndrehzahl von nur 3.600 Umdrehungen hinaus bis knapp über 4.000 Touren.

Neues bei den Bremsen

Das Fahrwerk des Ducato ist nach wie vor mit McPherson-Federbeinen vorn und blattgefederter Rohrachse hinten simpel, aber belastbar. Wer es drauf anlegt, räubert auch beladen schneidig durch die Kurven. Die Abstimmung ist weiterhin dynamisch-straft, das Fahrwerk regiert etwas unwirsch auf kurze Stöße. Fiat hat auch hier Hand angelegt. Neu sind die Dämpferaufnahmen vorn, sofern das Gehör nicht täuscht, dann poltert der Ducato weniger als zuvor.

Angefasst haben die Fahrwerker auch die Bremsen. Der neue Bremskraftverstärker verringert die Pedalkraft deutlich. Neue Bremscheiben und Bremsbeläge verbessern den Grip und erhöhen die Temperaturfestigkeit um gleich 40 Prozent. Der Maxi verzögert mit neuen Bremssätteln, und die Servotronic-Lenkung arbeitet angenehm leichtgängig und doch präzise. Der 3,5-Tonner der leichten Baureihe rollt jetzt auf Wunsch auf stämmigen 16-Zoll-Rädern. Sie stehen dem Ducato gut, denn mit 15-Zöllern sieht er etwas eingefallen aus, als habe man ihm das Gebiss herausgenommen. Und schicke Aluminiumräder sind in dieser Größe nun auch im Programm.

Fahrgestelle für Reisemobile wuchern jetzt bis hinauf zu 4,4 Tonnen Gesamtgewicht, bei allen anderen Modellen ist unverändert bei 4,25 Tonnen Schluss. Für einen Fronttriebler ist beides ambitioniert, die optionale elektronische Differenzialsperre namens Traction plus wird man im Winter oder auf Baustellen gebrauchen können. Obendrein hilft jetzt ein Bündel Assistenzsysteme bei der Fehlervermeidung. Wie wär's mit einem Paket aus Spurhalte-Assistent, Verkehrszeichenerkennung, und Lichtautomatik? Auf kurvigen Landstraßen stört der Spurassistent mehr als er nützt, doch auf Autobahnen kann er Vorteile bringen. Zumal Fiat sich viel Mühe gegeben hat: Zwei Warnleuchten in den Armaturen flackern an der richtigen Seite, falls der Ducato seinen Pfad verlassen sollte, seitenrichtig ertönt auch ein unüberhörbarer Warnton.

Das Cockpit hübscht Fiat durch Chromrähmchen für die Instrumente auf. Vor lauter Design haben die Gestalter jedoch die Funktion vergessen: Tacho und Drehzahlmesser

sind schlecht abzulesen, vor allem bei hellem Tageslicht, auch spiegeln sie lästig. In der Mittelkonsole nehmen Radios mit Bluetooth-Verbindung zum Mobiltelefon Platz. Die Topversion überrascht in Verbindung mit Rückfahrkamera durch ein gutes Bild auf dem Fünf-Zoll-Monitor. Gern rückt Fiat die neue optionale Klemmverbindung für Tablet oder Smartphone in den Mittelpunkt. Ebenso die üppige Getränkeablage unter der Mittelkonsole, ein Mitbringsel vom Ram Promaster, dem Ducato für Nordamerika. Ihr fällt allerdings

ANZEIGE

Energiewände!

▼ Scannen für mehr! Oder www.langendorf.de/waende

Langendorf

high tech on wheels

die große geschlossene Ablage zum Opfer. Der Fahrer nimmt auf einem neu gepolsterten, straffen Sitz Platz. Der breiten Lehne fehlt es an Seitenhalt, es sei denn, man hat das Kreuz eines Möbelpackers. Bekannte Minuspunkte bleiben: Das Lenkrad ist weiterhin nur längs verstellbar, die Dachablage irritiert große Fahrer knapp über der Stirn, die Trennwand kostet Aufpreis und die arg schlichte Türverkleidung lässt große Blechstreifen frei.

Alles dies trifft – die kompakten Motoren außer Acht gelassen – ebenso auf die Parallelmodelle zu. Ein wenig Conchita Wurst fährt schon mit, wenn Peugeot und Citroën mit einem anderen Kühlergrill und teils anderen Motoren ihre Transporter aus der seit 33 Jahren geübten Kooperation mit einem gemeinsamen Werk in etwas Eigenes verwandeln. Aber trotz nahezu baugleichen Autos ist es nicht jedem Wurst, was er fährt. Das zeigt die Verteilung von Ducato und Konsorten, rund 55 Prozent des Kooptransporters sind bei Fiat angesiedelt, das summierte sich im vergangenen Jahr auf 133 000 Ducato. Trotz des bisher etwas missmutigen Blicks – das sind Perspektiven, nicht nur für den immer wieder schwer atmenden Fiat-Konzern.

Randolf Unruh

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

Die neue App Hotel Guide

Suchen, buchen, **APP**fahren!

Links+Rechts
der  **Autobahn**

www.autobahn-guide.com

**JETZT AUCH FÜR
ANDROID!**



Entdecken Sie die neuen Funktionen

Zu jeder Autobahnroute finden Sie ab sofort auch Ausflugsziele, Sehenswürdigkeiten und Tankstellen. Nutzen Sie auch die Möglichkeit, direkt bei Ihrem Wunschhotel online zu buchen!



Kostenlos für iOS (Apple) und Android in Ihrem App Store bzw. Google Play Store.



iOS



Android