

Dass der Opel Movano den Ducato in Sachen Stückzahlen überholt, ist unwahrscheinlich. Sein Antriebsstrang ist prima abgestimmt, der Ducato glänzt durch einen kräftigen Motor und viel Ausstattung.



Duell der Immigranten

Franzose gegen Italiener. Im Bereich der 3,5-Tonner-Transporter sind sie direkte Konkurrenten: Fiat Ducato Maxi gegen den Opel Movano, baugleich Renault Master. Zwei Typen, die sich ähneln, doch mit grundverschiedenen Qualitäten.

Der Fiat Ducato, kürzlich rundum erneuert, hat Zwillingsbrüder, die bei Peugeot Boxer heißen und bei Citroën Jumper. Entsprechend ist der Opel Movano kein Opel, sondern ein schraubengleicher Renault Master, der seit kurzem auch unterm Nissan-Label als „Interstar“ unter die Transporterkundschaft gebracht wird.

Beide Import-Transporter ähneln sich in ihren Konzepten wie kaum ein ande-

res Transporter-Paar: Frontantrieb, quer eingebaute Motoren, leichte, blattgefederter Hinterachsen bilden die Basis. Variationen erlauben jeweils drei Radstände und drei Dachhöhen beim Kasten.

Damit sind die Gemeinsamkeiten genannt. Bleiben wir bei den Abmessungen: Der kleinste Radstand bei Movano/Master/Interstar bietet mit 2,71 m nahezu die Ladelänge des mittleren Radstandes bei Ducato/Boxer/Jumper (2,86 m). Fiat leistet sich hier einen noch kürzeren Radstand mit nur 2,5 m Ladelänge, während Renault nach oben hin einen besonders langen Radstand mit 3,71 m Ladelänge bietet. Will man zwei vergleichbare und noch dazu marktgängige Größen gegenüberstellen, muss man also den mittleren Radstand des Franzosen mit dem längsten des Italiener verglichen. Ersterer bietet 3,21 m Ladelänge,

der Ducato ist mit 3,36 um 15 cm länger im Laderaum. In der Außenlänge ist der Ducato mit 5,60 m 20 cm länger als der Movano. Was die Laderaumhöhe mit Hochdach angeht, bietet der Opel etwas mehr: 1,91 m zu 1,88 m. den Vergleich in der Laderbreite gewinnt der Ducato mit 180 zu 176 cm.

Die Kabine: Der Schwachpunkt des Movano ist gleichzeitig die Stärke des Ducato – seit seiner Renovierung jedenfalls. Hier das langweiligste Transporter-Cockpit seiner Art, gehalten in verschlafenen Braun oder Grau. Eine Plastiklandschaft ohne Höhepunkte, funktionell, ein bisschen Ablagen hier, ein billiges (aber gar nicht so unpraktisches) Haltenetz in der Mittelkonsole. Der Ducato kommt wesentlich frischer daher. Allerdings wirkt sein hartes Plastik-Armaturenbrett in Schwarz keinen Cent wertiger, ➤



TEST Fiat Ducato Maxi/Opel Movano



Fiat Ducato



Opel Movano



Das Armaturenbrett des Ducato ist gut unterteilt, das Lenkrad in der Höhe verstellbar.

Von der Seite sehen sich die beiden zum Verwechseln ähnlich.

Das Armaturenbrett des Movano wirkt altbacken. Es mangelt an Tasten im Lenkrad fürs Radio, am Tempomat und an einer Umluftschaltung.

che Menschen kein Vergnügen. Die Polster sind zu weich und geben im Lordosenbereich so gut wie keine Unterstützung. Gleiches gilt auch für die starre Beifahrer-Doppelsitzbank. Für Fahrer bis 1,80 m ist es in beiden Fahrzeugen nicht schwierig, eine angenehme Sitzposition zu finden. Beim Movano lässt sich auch

die Neigung und Höhe der Sitzfläche verstellen, der Ducato bietet dafür als einziger Transporter dieser Klasse ein höhenverstellbares Lenkrad.

Genau in solchen Details liegt der Ducato – erkennbar das jüngere Konzept – ganz vorn. Lenkradtasten für die Bedienung von Tempomat und/oder Radio gibt

sondern nur flotter. Gegliedert durch vier große, mit Lüftungsgittern versehene Höcker bietet das Ducato-Armaturenbrett wenigstens so etwas wie einen Becherhalter, in den man auch das Handy ganz gut versenken kann. In den Türverkleidungen findet man Literflaschen wieder, alles andere versinkt in den Tiefen dieser Plastikköcher. Grundlegend verschieden sind die Schaltknüppel. Beim Ducato ist er platzsparend und ausgesprochen griffgünstig im Armaturenbrett untergebracht. Der Movano hat ein langes und dünnes „Schaltstöckchen“, das recht gut in der Hand liegt und den Durchstieg zur Beifahrerseite kaum behindert. Die Schaltwege des Movano sind erstaunlich kurz und präzise geführt, es genügen zwei Finger.

In Sachen Sitze punktet eindeutig der Ducato. Die Polster sind viel stärker konturiert, geben mehr Seitenhalt und sind deutlich härter als die Sitzkissen des Franzosen aus Rüsselsheim. Im Movano sind längere Törns für kreuzempfindli-

MESSWERTE (Testgewicht 2.800 kg)

VERBRAUCH DUCATO (GRÜN) / MOVANO (BLAU)				
Strecke (km/h)	Verbrauch (l/100 km)		Geschwindigkeit Ø	
	flache Landstraße	8,9	8,65	78,5
schwierige Landstraße	10,1	9,0	84,4	81,8
Landstraße gesamt	9,6	8,9	82,4	80,3
hügelige Autobahn*	10,5	10,2	116,0	114,0
Gesamtstrecke	10,1	9,7	100,3	98,0
FAHRLEISTUNGEN UND MOTORGERÄUSCH				
Testberg A (9 %, bei Pfahldorf)	Ø-Geschwindigkeit		niedrigste Geschwindigkeit	
	81,8 km/h	79,4 km/h	74 km/h	76 km/h
Kindinger Berg (4,5 km)	Ø-Geschwindigkeit			
	113 km/h	115 km/h		
Motorgeräusch				
	bei 100 km/h	beide Fahrzeuge 72 dB(A)		
bei 120 km/h	76 dB(A)	75 dB(A)		

(*A 9 zwischen Altmühltal und Pfaffenhofen, beide Richtungen)



Der Einstieg ist bequem. Die Stufe des Ducato ist 3 cm höher als die des Movano.

es im Ducato, nicht im Movano. Elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel haben beide. Beim Ducato sind aber zusätzlich auch die kleinen Panoramaspiegel elektrisch justierbar. Ein echte Hilfe beim Rückwärts-Rangieren bieten die aufpreispflichtigen Ultraschall-Sensoren. Beim Einlegen des Rückwärtsganges warnt zusätzlich ein lauter Piepser Passanten hinter dem Fahrzeug. Diese Einrichtung ist so sinnreich wie laut und kann dem Nachbarn morgens um 6 den Wecker ersetzen.

Noch mehr Rückfahr-Sicherheit verspricht Fiat mit der für den Ducato erhältlichen Rückfahrkamera. Sie wird oben am Dach montiert und mit dem Bild-



Praktisch: zwei Schiebetüren. Trotzdem bleibt der Movano in der Karosseriesteifigkeit unkritisch.

schirm des Navigations- und Telematik-Systems „Connect“ verbunden. Leider erfasst ihr Blickwinkel nicht die eigene Stoßstange, so dass die Kamera millimetergenauen Rangieren nicht wirklich unterstützt.

Die bei beiden Kandidaten neuen Motoren mit 110 (Ducato) und 115 PS (Movano) gliedern gleichzeitig die Motorenpalette neu. Bei Fiat gibt es neben einem 2,0-l-Benziner nun den 2,0 JTD mit 84 PS, unseren Testkandidaten 2,3 JTD mit 110 PS und den 2,8 l großen JTD mit 127 PS. Letzterer ist leistungstechnisch noch lange nicht ausgereizt, im Iveco Daily leistet der gleiche Motor 146 PS. Die Motorenpalette des Movano ist von Renault geprägt. Basis ist der 1,9 DTI mit 80 PS. In der Mitte liegt der 2,2-l-DTI mit 90 PS. Der von uns gefahrenere 2,5 DTI mit 115 PS markiert derzeit die Spitzenmotorisierung für Master/Movano und ersetzt den größeren und schwereren 2,8-l-Motor, wie ihn Fiat und Iveco verbauen. Alle Dieselmotoren bei beiden Herstellern sind moderne Common-Rail-Triebwerke mit Aufladung und Ladeflußkühlung. Den deutlich geringeren Geräuschpegel nimmt man dankbar wahr.

Der 2,3 JTD markiert derzeit den Entwicklungsstand bei Fiat. Kompakter Hubraum, trotzdem viel Leistung. Erfreulich: Der 16-Ventiler schöpft nicht aus der Drehzahl seine Kraft, sondern aus dem Mitteldruck, sprich hohem Drehmoment. Das versprache schaltfaules Fahren, hätte Fiat die Gesamtübersetzung nicht so schnell gewählt. So wirkt der Ducato Maxi stets etwas angestrengt, insbesondere beim Anfahren aber auch bei Autobahngeschwindigkeit. Neu bei diesem Motor ist das Common-Rail-Einspritzsystem der so 3. Generation: Die Pumpe liefert hier bei Bedarf bis zu 1.600 bar Einspritzdruck, klassische Systeme können nur 1.300 bar. Für die Praxis heißt das: noch feinere Zerstäubung, noch weichere Verbrennung. Interessant ist, dass bei diesem Common-Rail-System der hohe Druck nicht ständig erzeugt wird, sondern nur dann, wenn er gebraucht wird. Das reduziert die Verlustleistung, die dem Motor nur für den Druckaufbau abgezapft wird.

Der 2,5-l-DCI mit 115 PS im Movano ist etwas voluminöser im Hubraum und – je-

TECHNISCHE DATEN



Maße und Gewichte

(Werte in Klammern für Opel Movano)

Gesamtlänge	5.599 (5.388) mm
Gesamtbreite	2.024 (1.990) mm
Gesamthöhe	2.480 (2.486) mm
Radstand	3.700 (3.578) mm
Wendekreisdurchmesser	14,06 (13,7) m
Länge Laderaum	3.360 (3.214) mm
Breite Laderaum	1.808 (1.764) mm
Höhe Laderaum	1.881 (1.910) mm
Ladehöhe am Heck (leer)	585 (534) mm
Ladevolumen	12,0 (10,8) m ³
Breite zwischen Radkästen	1.388 (1.282) mm
Breite Hecktür	1.550 (1.650) mm
Höhe Hecktür	1.750 (1.860) mm
Breite Schiebetür	1.240 (1.100) mm
Höhe Schiebetür	1.760 (1.800) mm
zul. Gesamtgewicht	3.500 (3.500) kg
Leergewicht	2.235 (2.100) kg
Nutzlast Testfahrzeug	1.365 (1.400) kg
zul. Achslast vorne	1.850 (1.850) kg
zul. Achslast hinten	2.120 (2.060) kg
zul. Anhängelast	2.000 (2.000) kg

Antriebsstrang

Motor Ducato Maxi: 2,3-l-Vierzylinder-Reihen-Direkteinspritzer mit Wastegate-Abgasturbolader und Ladeflußkühlung;

Motor Opel Movano: 2,5-l-Vierzylinder-Reihen-Direkteinspritzer mit Wastegate-Abgasturbolader und Ladeflußkühlung; Ölwechsel alle 40.000 (30.000) km; Common-Rail 1.600 (1.300) bar; Hubraum 2.286 (2.463) cm³; Leistung 81 PS bei 3.600/min (84 PS bei 3.500/min); Drehmoment 270 Nm bei 1.800/min (290 Nm bei 1.600/min)

Fahrwerk

Federung vorne: McPherson-Federbeine, Stabilisator; **Federung hinten:** Starrachse an 1 Längsblattfeder, hydr. Stoßdämpfer (Starrachse an verstärkter Blattfeder, hydr. Stoßdämpfer); **Bereifung:** 205/75 R 16 C (255/65 R 16 C); **Bremsen vorne:** Scheiben innenbelüftet ø 300 mm; **Bremsen hinten:** Trommeln ø 250 (305) mm

Preis

Grundpreis lt. Liste: 27.051 (22.600) €

denfalls auf dem Papier – übers ganze Drehzahlband mit einigen Kilowatt mehr Leistung gesegnet. Dennoch vermittelt der Renault-Motor nicht ganz die Antrittsstärke des 2,3 JTD von Fiat. Der sprintet beim Anfahren deutlich schneller davon, obwohl er in den ersten drei Gängen nahezu gleich übersetzt ist. Kann gut sein, dass unser Test-Ducato ➤

TEST Fiat Ducato Maxi/Opel Movano



Fiat Ducato



Opel Movano

Der verkleidete Laderaum schützt vor hässlichen Beulen. Manko: Das Reserverad des Movano findet nur im Laderaum Platz.

leistungsmäßig besonders gut im Futter stand.

Das neue Common-Rail-Triebwerk der Franzosen bietet ebenfalls 16 Ventile für eine reibungsarme Atmung. Die beiden hohlgebohrten Nockenwellen sparen Gewicht (800 g), die Ventilbetätigung über Rollenschlepphebel arbeitet besonders reibungsarm. Im besonders häufig gefahrenen mittleren Drehzahlbereich reicht der Fiat leistungsmäßig nur beinahe an den Renault-Motor heran. Fällt die Drehzahl – etwa in der Ortschaft – weiter ab, muss man den Fiat in den vierten Gang schalten, sonst rappelt es allzusehr im Gefüge der Karosserie. Kein Wunder: Der 5. Gang ist beim Fiat besonders lang übersetzt. Der Renault-Motor kommt mit der untertourigen und schaltfaulen Fahrweise besser zurecht – der Schaltknüppel bleibt unberührt im fünften Gang. Und doch beschleunigt der Franzose zügig nach passierten Ortsdurchfahrten.

In Sachen Diesellkonsum liegen die beiden Konkurrenten nur teilweise dicht beisammen. Auf der Landstraße verbrauchte der Ducato mit 9,6 l/100 km deutlich mehr als der Opel Movano, der sich hier mit 8,9 l/100 km begnügte. Eine Erklärung ist, dass hier die lange Übersetzung des Ducato einen negativen Einfluss hat. Sie fördert das häufigere Herunterschalten und zügiges Herausbeschleunigen nach Ortschaften, das kostet Sprit. Auf der Autobahn liegen die beiden

mit 10,5 (Ducato) und 10,2 (Movano) l/100 km in etwa gleichauf.

Die etwas hubraumstärkere Renault-Maschine kommt also mit niedrigen Drehzahlen und schaltarmer Fahrweise besser zurecht als der Fiat-Motor. Der Italiener glänzt dagegen beim Beschleunigen mit Agilität und Drehfreude. Laufruhig, leise und sparsam sind beide. Und sie ergänzen eine Leistungsklasse, die zuvor unterbesetzt war. Nur Mercedes-Benz bot von schon vor Jahren den 109-PS-CDI für Sprinter und Vito an. Bei VW gab es zwischen 102 und 150 PS lange Zeit gar nichts, mittlerweile hat sich hier die 109-PS-Version des 2,5-TDI zumindest für den LT etabliert. Wichtigster Unterschied zu den beiden Test-Kandidaten: Während VW und Mercedes längst Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG-Lader) für ihre 110-PS-Motoren einsetzen, verzichten die Importeure noch auf diese Technik. Zwar hauchen die VTG-Lader bereits bei niedrigeren Drehzahlen ordentlich Power in die Maschinen. Doch die Mehrleistung im Anfahrbereich und der im Vergleich zu den Waste-Gate-Ladern der Konkurrenz weit bessere Gesamtwirkungsgrad der Motoren muss teuer bezahlt werden. Fiat und Renault verzichten (vorerst) noch ganz bewusst auf diese Technik, einfach um die Preise attraktiv zu halten.

Insbesondere die erreichten Durchschnittsgeschwindigkeiten in den Tester-

gebnissen zeigen, dass 110 oder 115 PS für einen Schnelltransporter gerade so eben ausreichen. Den 120er-Autobahnschnitt zu halten, gelingt, aber nicht so mühelos wie mit 150 PS. Man muss bei beiden Transportern sehr konzentriert und vorausschauend auf der Autobahn agieren, um den Schnitt zu halten. Für schnelle Langstrecken ist diese Motorisierung daher nur bedingt geeignet.

Auf Überlandstrecken ist die Motorisierung ideal. Starke Steigungen packen die beiden mit Schnitten um 80 km/h, schneller muss man über Land nicht sein. Für die Kurzstrecke im urbanen Bereich ist diese Leistungsklasse fast schon Luxus. Das gute Beschleunigungsverhalten macht zwar Spaß, kostet aber Unterhalt in Form von Spritkosten und Reifenverschleiß. Hier tun es die 80-PS-Motoren mit rund 2 l Hubraum weit billiger.

Fazit: Der Movano überzeugt durch eine durchzugsstarke Maschine, sein wankstabiles, kräftiges Fahrwerk und nicht zuletzt durch seinen Preis. Zudem gibt es optional für Movano und Master die Luftfederung für die Hinterachse (rund 2.000 Euro). Der Fahrerplatz überzeugt nur mit seinem niedrigeren Einstieg (minus 3 cm zum Ducato). Die Ausstattung ist mager, das Design wirkt zunächst blass, erweist sich aber auf Dauer als alltagstauglich.

Der Ducato Maxi tritt filigraner und eleganter auf, lockt mit modernen Details und einem gut ausgestatteten Fahrerplatz mit besten Sitzen. Mit 3,5 t wirkt er durch die lange Übersetzung etwas angestrengt, die Hinterachse ist nicht ganz so steif wie die des Movano. Teilausgeladen wirkt der Fiat agiler. Die diversen Hilfsmittel halten die Kosten durch Rangier-Rempler in der Praxis im Zaum, müssen aber teuer bezahlt werden, zum Beispiel mit 200 Euro für die Ultraschall-Rückfahrhilfe oder gar mit 300 Euro für die Rückfahrkamera.

Wer auf einen einfach ausgestatteten, fahrtechnisch aber stabilen Transporter mit elastischem Motor und Antriebsstrang steht, wählt wahrscheinlich den Movano und spart dabei noch Geld. Der Ducato Maxi ist der elegantere von beiden und derjenige mit den längeren Wartungsintervallen für Ölwechsel und Zahnriemen.

ROBERT DOMINA