

Reife Leistung

Auf seine alte Tage ist der Ducato unter die Sprinter aufgestiegen: Mit 146 PS will er wieder dahin, wo sein Vorgänger 20 Jahre zuvor schon einmal war: in die Elite der schnellen Transporter.

Fabbrica Italiana di Automobili Torino – wer weiß noch, dass es sich beim Markennamen Fiat ursprünglich um eine Abkürzung handelte? Wobei in der Vergangenheit der eine oder andere unzufriedene Besitzer eines Fiat eine ganz andere Auslegung fand: Feh-

ler in allen ... – lassen wir das, diese Zeiten haben sich längst geändert. Das gilt jedoch gleichermaßen für manche Erfolge. Waren das Zeiten: Mitte der 80er Jahre zeigte der Fiat Ducato seinen Wettbewerbern, wo Barthel den Most holt: 68 kW (92 PS) leistete er als temperamentvoller und sparsamer Turbodiesel-Direkteinspritzer unter Abgabe kerniger Geräusche aus 2,5 Liter Hubraum. Mit kraftvollen 216 Nm schob er den dama-

ligen 2,8-Tonner die Berge hoch. Nichts davon war selbstverständlich, weder die Leistung, noch das Drehmoment, weder ein Turbodiesel, noch Direkteinspritzung oder bei all dem auch noch Sparsamkeit. Temperament bei Dieselmotoren schon gar nicht. Nur die derbe Geräuschkulisse, die war normal. Wer damals mit Transportern über Autobahnen hetzte, der fuhr mit ziemlicher Sicherheit Fiat.

Das Rad hat sich weitergedreht. Jetzt treibt man vorzugsweise Mercedes Sprinter über die Fernstrecken, sie wiegen 3,5 Tonnen und haben bärenstarke Triebwerke. Beim Ducato hat sich das Rad ebenfalls gedreht, nur in eine andere Richtung. Unter Reisemobilaufbauten ist er die klare Nummer 1, im Schnellverkehr der Kastenwagen jedoch längst die Ausnahme. Abgefischt hat den Rahm in dieser Klasse neben Transportern mit Stern auch der Konzernkollege Iveco Daily. Der durfte die 146 Pferdestärken aus dem Enkel des rumreichen Turbodiesels der 80er längst galoppieren lassen, bevor sie jetzt auch den Ducato auf seine alten Tage ziehen. Merkwürdig:



Fiat Ducato: grün lackiert, aber nach zehn Jahren längst nicht mehr grün hinter den Außenspiegeln.



Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.599 mm
Gesamtbreite	2.024 mm
Gesamthöhe	2.480 mm
Radstand	3.700 mm
Wendekreis	13.700 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.950/1.265 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.760/1.562 mm
Laderaum über Fahrbahn	540 mm
Ladevolumen max.	12 m³
Spurweite vorn/hinten	1.720/1.720 mm
Leergewicht Testwagen	2.230 kg
Nutzlast	1.270 kg
zGG	3.500 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.850/2.120 kg
Anhängelast (12 % Steigung)	2.000 kg
zul. Zuggesamtgewicht	5500 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung, vorn quer eingebaut, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik, elektronische Steuerung; eine oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxikat; Bohrung/Hub 94,4/100 mm, Hubraum 2.796 cm³, Leistung 107 kW (146 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 310 Nm bei 1.500 – 3.000/min

Getriebe/Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,73/1,95/1,29/0,88/0,59/0,79/R.-Gang 3,15 Übersetzung Antriebsachse 5,23, Antrieb auf die Vorderräder

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und schräg angeordneten Querlenkern, Teleskop-Stoßdämpfer, hinten Starrachse mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

Bremsen: Vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser 300/280 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR, mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Reifen/Räder: 205/75 R 16 C auf 6 J x 16

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 80 l, **Motoröl mit Filter:** 6,0 l
Batterie: 12 Volt/90 Ah, Lichtmaschine 90 A

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel alle 30.000 km
Garantie: Zwei Jahre Händler-Gewährleistung ohne Kilometerbegrenzung



Kein Leisetreter, jedoch ein erstaunlich kultivierter Geselle: letzte und stärkste Ausgabe des reifen Turbodiesels mit 107 kW (146 PS).

Der Power-Schriftzug und das rote Signet verraten dem Kenner, welcher Ducato ihn soeben überholt hat.



Auch jetzt guckt der Fiat aus seinen Klarglaslampen zwar konzentriert auf die weißen Riesen in der Reisemobilszene, verhält sich gegenüber gewerblichen Transporterkäufern jedoch merkwürdig defensiv. Dabei hat der Fiat doch mehr zu bieten als manch jüngerer Kollege. 159 km/h rennt der Transporter im höchsten Gang, dann regelt der Begrenzer bei Nenndrehzahl von 3.600/min sanft aber unnachgiebig ab. Der Tacho zeigt derweil sogar Tempo 169, reagiert damit so temperamentvoll, wie man sich's auch von italienischen Motoren wünscht.

Sein feurig-rotes Typenschild am Heck mit dem Begriff JTD „Power“ trägt der starke Ducato völlig zu Recht. Bereits beim Anfahren legt er ungestüm los wie ein italienischer Fußballreporter, malt bei unbeherrschtem Umgang mit Gas und Kupplung schwarze Striche auf den Asphalt, ob der Fahrer nun die ASR-Taste im Armaturenbrett drückt oder nicht. In nur 16 Sekunden prescht der leere Kastenwagen aus dem Stand auf Tempo 100, im Falle des Testwagens sogar mit dem Handicap gewichtiger Sonderausstattungen, die das Leergewicht um rund 200 kg auf gut 2,2 Tonnen ansteigen

ließen. In Anbetracht des ansehnlichen Gewichts erstaunt auch die Elastizität des gusseisernen Herzens, das da unüberhörbar, jedoch nicht unangenehm lärmend unter der Haube schlägt. Das maximale Drehmoment von 310 Nm fällt zur Schonung des Getriebes zwar recht milde aus, steht zum Ausgleich aber konstant über einen weiten Bereich von 1.500 bis 3.000 Touren an.

Sein feurig-rotes Typenschild am Heck mit dem Begriff JTD „Power“ trägt der starkste Ducato völlig zu Recht.

Entsprechend entpuppt sich der Fiat als ausgesprochen elastisch. Er verträgt problemlos Drehzahlen kaum über Leerlaufdrehzahl, arbeitet sich ohne Mühe und Nörgelei gleichmäßig nach oben, benimmt sich dabei überraschend friedlich. Spürbar ist einzig ein leichtes Unwohlsein bei 1.500 Touren, das aber zeigen die meisten Vierzylinder dieser Liga viel offener. Es geht harmonisch zu im stärksten Ducato, dessen Ablösung in zwei



Fahrerkabine: etwas viel Blech, raues Plastik, beim Testwagen auch Plüsch, aber funktionell auch nach zehn Jahren weitgehend in Ordnung.

Schlichte und klar gezeichnete Instrumente. Der Tacho mögelt sich bei Höchstgeschwindigkeit bis knapp 160 km/h hinauf.

gerät der beladene Fiat an langgezogenen Steigungen ab und zu außer Atem. Dann heißt es zurückschalten in den vierten Gang.

Der Verbrauch hält sich bei all diesen Übungen im üblichen Rahmen. Die Grenze von 10 l/100 km kann der stramm gewachsene Italiener kaum unterschreiten, da müssen schon alle glücklichen Umstände zusammenkommen. Doch 146 Pferde holt sich schließlich niemand ins Haus, um sie im Gatter spazieren zu führen. Wer die Pferde laufen lässt, der landet bei gut 14 l/100 km, auch das bewegt sich im üblichen Rahmen und verlangt Respekt vor diesem Diesel, der schließlich der Senior in seiner Handesklasse ist. Eines ist ihm allerdings anzukreiden: Nach dem Schubbetrieb stößt er beim Beschleunigen ein unfeines Rußwölkchen aus – das gehört sich nicht.

Das simple, aber sichere Fahrwerk des Altmeisters akzeptiert die Mehrleistung problemlos. An der Fahrsicherheit gibt es kaum etwas auszusetzen, ob nun

Jahren ansteht, ein wahrlich reifer Charakter.

Nicht nur nach dem subjektiven Eindruck, auch laut den Messwerten hält der nicht mehr ganz taufrische Transporter problemlos mit seinen jüngeren

Kollegen mit. Er ist genauso flott unterwegs wie Sprinter, Transit und all die anderen Muskelmänner. Trotz nur 310 Nm, trotz nur fünf Vorwärtsgängen. Deren Übersetzung ist generell gut abgestimmt. Nur in der fünften Schaltstufe

TEST Fiat Ducato Maxi JTD Power



Diese Perspektive ist die übliche Ansicht des stärksten Ducato: Man wird ihn meistens von hinten betrachten.



12 m³ Laderaum wollen beim Großraum-Kastenwagen durch riesige Türen gefüllt werden. Beim Testwagen mit Komplett-Ausstattung immerhin gut 1,2 Tonnen Nutzlast.

bei flotten Spurwechseln oder schnellen Kurven. Daran hat auch die präzise Lenkung ihren Anteil. Die Bremsen arbeiten nicht gerade rekordverdächtig, doch wer im Verkehr keinen Unfug anstellt, dem stehen keine Schweißperlen auf der

Stirn. In dieses Bild passt sich auch der Fahrkomfort ein. Der Ducato ist als 3,5-Tonner keine Sänfte, aber er teilt auch nicht aus. Mal abgesehen vom typischen Aufschaukeln der Vorderachse auf Betonpisten – dann tanzt der Fiat Rock'n

MESSWERTE

Beschleunigung	
0–50 km/h	6,0 s
0–80 km/h	10,7 s
0–100 km/h	16,0 s
Höchstgeschwindigkeit	159 km/h

Elastizität (4./5. Gang)	
50–80 km/h	6,4/10,6 s
50–100 km/h	11,2/18,2 s

Innengeräusche	
Stand/50/80 km/h	57/66/70 dB(A)
100/130/km/h/V max	71/74/- dB(A)

Kraftstoffverbrauch	
Verbrauch minimal	9,9 l/100 km
Verbrauch maximal	14,2 l/100 km
Teststrecke beladen	10,6 l/100 km

Testverbrauch gesamt	
Verbrauch Ø	11,2 l/100 km

Ø = Durchschnitt

Es geht harmonisch zu im stärksten Ducato, dessen Ablösung in zwei Jahren ansteht.

Roll und schüttelt den Beifahrersitz leer. Angesichts ihres Alters von zehn Jahren ist auch die Fahrerkabine erstaunlich frisch. Nun ja, das verwendete Plastik ist eher von der rustikalen Sorte, man sieht hier und da ein wenig Blech, Langbeiner fädeln das rechte Knie etwas mühsam zwischen Schalthebel und Zündschlüssel ein. Doch es gibt ausreichend Ablagen, die Sitze sind passabel, und die Trennwand zum Laderaum ist sogar mit freundlichem Stoff verkleidet. Der Blick durch die großen Fenster nach draußen ist prima, gekrönt von den unübertroffenen guten Außenspiegel mit verstellbarem Weitwinkelgläsern.

Den angedeuteten Lorbeerkranz um das Fiat-Logo im Kühlergrill hat sich der Ducato zum Endspurt seiner Modellkarriere verdient. Und was heißt Fiat noch einmal ausgeschrieben? Fabbrica Italiana ... – ach was, zu kompliziert für deutsche Zungen. Wie wär's beim stärksten Ducato aller Zeiten mit „Ferrari in außergewöhnlicher Tarnung“?

RANDOLF UNRUH