



Tizian sieht rot

Zentraler Punkt der neuen Ducato-Generation sind überarbeitete Motoren und ein Wandler-Automatikgetriebe. Das funktioniert auch im knallroten Kipper.

Rot vor Eifer: Fiat Ducato als Dreiseitenkipper in seinem natürlichen Umfeld.



Der Scatollini-Kipper kombiniert Stahl für Hilfsrahmen, Boden und Stirnwand mit Aluminium-Bordwänden.



Die Instrumente des Ducato sind Höhlenbewohner. Schick, aber höchst mäßig abzulesen.

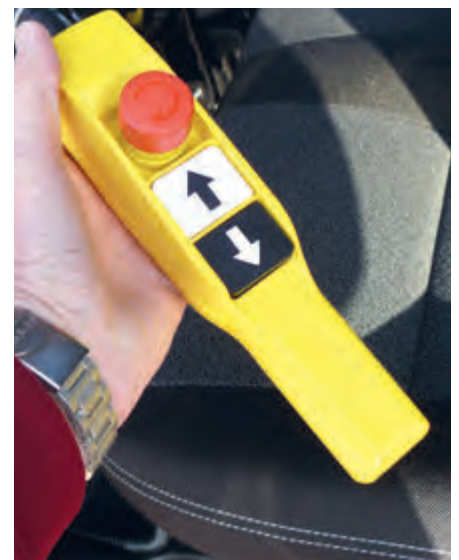
Munter tollt die Doka mit Kippaufbau durch die Baustelle, knallrot leuchtet sie vor Eifer und Anstrengung. Tizianrot nennt sich der Lack des Ducato. Die Originalfarbe des Renaissance-Malers Tiziano Vecellio stand eher für rotblondes Frauenhaar. Aber die Farbe sollte Leidenschaft symbolisieren, das passt ebenfalls zum italienischen Transporter. Denn der Fiat Ducato schüttelt sich und spritzt mit dem feucht-schlammigen Boden um sich wie ein Hund mit Wasser nach dem Bad im Wasser. Das führt später zu Stirnrunzeln und einigen Reinigungsarbeiten bei der Fiat-Mannschaft. Aber ein Kipper gehört nun mal dorthin, wo es schmutzig zugeht. Und mal ehrlich: Was hat ein Teppichboden im Cockpit eines Kippers zu suchen?

Dagegen stört es bei einem rauen Burschen kaum, wenn drinnen blankes Blech die Fenster einrahmt. Wenn die Kunststoffe des Cockpits spröde wirken und die Türverkleidungen etwas verhärtet. Und wenn der Beifahrer-Doppelsitz und die Sitzbank hinten auf schlichten Gestellen aus Stahlrohr basieren. Obwohl: Geschlossene Sitztruhen statt der offenen Keller wären schon praktisch. Das alles ist typisch Ducato. Dem Maler Tizian sagt man eine extrem lange Schaffensperiode von rund 70 Jahren nach, das wird der Ducato nicht erreichen. Aber der Senior seiner Klasse ist in dieser Form immerhin auch schon seit 2006 unterwegs. Schlicht, aber nicht schlecht. Und der Transporter steht proper da mit seinem schwarzen Kühlergrill, auf dem die Chromlamellen in der Sonne blitzen.

ANZEIGE

NEU **STARK**
Mobile Waschanlage
 Neu: Selbstfahrend mit Wassertank
 Batterie • Benzin • Diesel • Strom
 Altgeräterücknahme
 Vorführgeräte/
 Leasing 99 **STARK**
 Reinigungsservice
 Tel.: 07967 328 • www.st-stark.de

Vier Türen laden zum Einsteigen ein, drinnen gibt es auch in der zweiten Reihe überraschend viel Platz. Dort nehmen einfache Netze an der Türen Kleinkram auf, eine Etage drüber gibt es Schiebefenster. In der Mitte der ausgeformten Rückbank muss ein Zweipunktgurt genügen. Aber die Bezüge der Kopfstützen tragen stolz die Modellbezeichnung.



Das Handgerät zur Betätigung des Aufbaus wird auf der Fahrerseite an der B-Säule eingehängt.

TEPE SYSTEMHALLEN
Satteldachhalle Typ SD15 (Breite: 15,04m, Länge: 21,00m)
 • Traufe 4,00m, Firsthöhe 6,60m
 • mit Trapezblech, Farbe: AluZink
 • Profil 22-214, Korrosionsschutzkl. 3
 • feuerverzinkte Stahlkonstruktion
 • incl. prüffähiger Baustatik
Aktionspreis € 20.800,-
 ab Werk Buldern; excl. MwSt. Schneelastzone 2, Windzone 2, a. auf Anfrage
 www.tepe-systemhallen.de • Tel. 0 25 90 - 93 96 40

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS
 Heinz Schutz GmbH
 D-27308 Kirchlinteln
 Tel. 04237/ 93 11-0
 www.schutz-fahrzeugbau.de
SCHUTZ
FAHRZEUGBAU



Geräumiger Fond mit einer ausgeformten viersitzigen Bank und Zweipunktgurt in der Mitte.

Mit Dampf durch die Baustelle

Eine Reihe weiter vorn ist dem Fahrer die eigenwillige Sitzposition lange vertraut, ebenso die Kollisionsgefahr zwischen Kopf und Dachgalerie oder die mäßig ablesbaren Instrumente in tiefen Höhlen. Aber er kann sein Pausenbrot mitsamt Kaffeebecher zur rechten Zeit auf dem Klapptisch der inneren Rückenlehne des Doppelbeifahrersitzes ausbreiten. Auf manch anderes, auch an feiner Technik, lässt sich gut verzichten. Was etwa soll ein Tempomat im Kipper auf dessen typischen Kurzstrecken ausrichten, oder der nervtötend trötende Spurassistent? Unter der stummeligen Motorhaube steckt der bekannte Turbodiesel mit 2,3 Liter Hubraum. Auch er von hemdsärmeliger Natur und ein handfester Anpacker. Aber frisch frisiert, gestärkt und in aktueller Ausführung sauber nach Euro-6D-Temp. Hier leistet er 104 kW (140 PS) und bringt es auf eine Durchzugskraft von 350 Nm, das passt zum 3,5-Tonner. Das volle Drehmoment steht schon bei 1.400 Touren an, also zieht der Ducato mit ordentlich Dampf durch die Baustelle. Doch Vorsicht, wegen der angetriebenen Vorderräder ist die Traktion begrenzt. Auch muss der Fahrer mit dem Ducato in der Langausführung wegen exakt 4.035 mm Radstand und dem entsprechend großen Wendekreis häufig rangieren. Also lieber gleich als die vari-



Wandlerautomatik mit neun Fahrstufen und drei Fahrprogrammen – die passende Variante findet sich immer.

able Servolenkung hinzuwählen und vor allem das Extra namens Traktion+, das entspricht einem einfachen elektronisch geregelten Sperrdifferenzial. Über den Nutzen gibt die Bezeichnung Auskunft. Stichwort Extras: Große 16-Zoll-Räder und ein vollwertiges Reserverad sind auf dem Bau kein Luxus, ebenso wenig der Motorschutz auf unwegsamem Geläuf. Mit der verstärkten Batterie lässt sich die Kippbrücke auch mal ohne tuckernden Diesel betreiben.

Eco, Normal und Power

Teuerstes Extra an Bord ist mit netto 2.800 Euro das Automatikgetriebe. Das feine Teil stammt konstruktiv von ZF, der FCA-Konzern fertigt es in Eigenregie in Nordamerika. Inzwischen verwendet auch Mercedes die Automatik für den Sprinter

mit Frontantrieb, das mag ein Gütesiegel sein. Die Schaltstufen flutschen flott und fast unmerklich hinein. Einer von neun Gängen passt immer, der Mitzähl-Versuch entpuppt sich schnell als sinnlos. Die Start-Stopp-Technik lässt sich beim Anwerfen der Maschine an der Ampel mitunter etwas Zeit, doch Kipperfahrer haben ein dickes Fell. Nach dem Ortsschild rollt der Ducato schließlich mit Tempo 100 und 2.000 Touren lässig im höchsten Gang dahin.

Drei Schaltprogramme stehen zur Wahl, Eco, Normal und Power. Man muss nicht lange raten, welche Variante Kipperfahrer bevorzugen. Obwohl: Ohne Ladung reicht die Eco-Variante zum Mitschwimmen im Verkehr. Das Normalprogramm passt wie bei der Waschmaschine eigentlich immer, hält die Maschine nach Möglichkeit zwischen knapp 1.500 und 2.000 Umdrehungen. Mit einer Baggerschaufel Kies auf dem Rücken oder auf schwierigem Untergrund ist dann Power an der Reihe, denn sofort schaltet das Getriebe einen Gang zurück und erhöht angriffslustig die Drehzahl. Der elektrohydraulisch betätigte und recht schlank gebaute Dreiseitenkipper stammt von Scatollini. Der Unterbau und der 2,5 mm starke Boden sowie die Stirnwand bestehen aus Stahl, der Unterbau ist verzinkt und pulverbeschichtet. Auffällig: Die Ecksäulen der Stirnwanderhöhung schmiegen sich optisch an die Seitenwände der Doka – das sieht gut aus, und die Stirnwand stemmt sich nicht in den Wind. Die 400 mm hohen Bordwände fertigt Scatollini aus Aluminium. Vorsicht: Die Bordwände halten etwas Abstand zum Ladeboden, feines Schüttgut wie Sand kann unterwegs Reißaus nehmen. Die ausziehbaren Zurrösen sind in den Boden eingehängt, das ist ebenso einfach wie funktionell. Der Fahrer bedient den Aufbau über ein Handgerät, eingehängt an der B-Säule des Ducato. 900 Kilo darf der Kipper mit Serienausstattung schleppen, da hält sich die Nutzlast für die Kippbrücke bei vollbesetzter Kabine mit stämmigen Kerlen in Grenzen. Mit jeweils rund zwei Tonnen zulässiger Achslast vorne und hinten gibt es indes Reserven für ungleichmäßige Lastverteilung.

Und dann dreht der Ducato noch eine letzte Runde über die Baustelle. Rot und leidenschaftlich. Seine stramme Federung teilt sehr deutlich mit, dass sie auf Fracht wartet – nicht die schlechteste Eigenschaft für einen Kipper. Und nun geht's zum Putzen.

Randolf Unruh