



Saubere Sache: Auch mit LKW-Zulassung ist der Ducato jetzt mit SCR-Technik und Adblue-Einspritzung ausgestattet.



Saubere Lösung

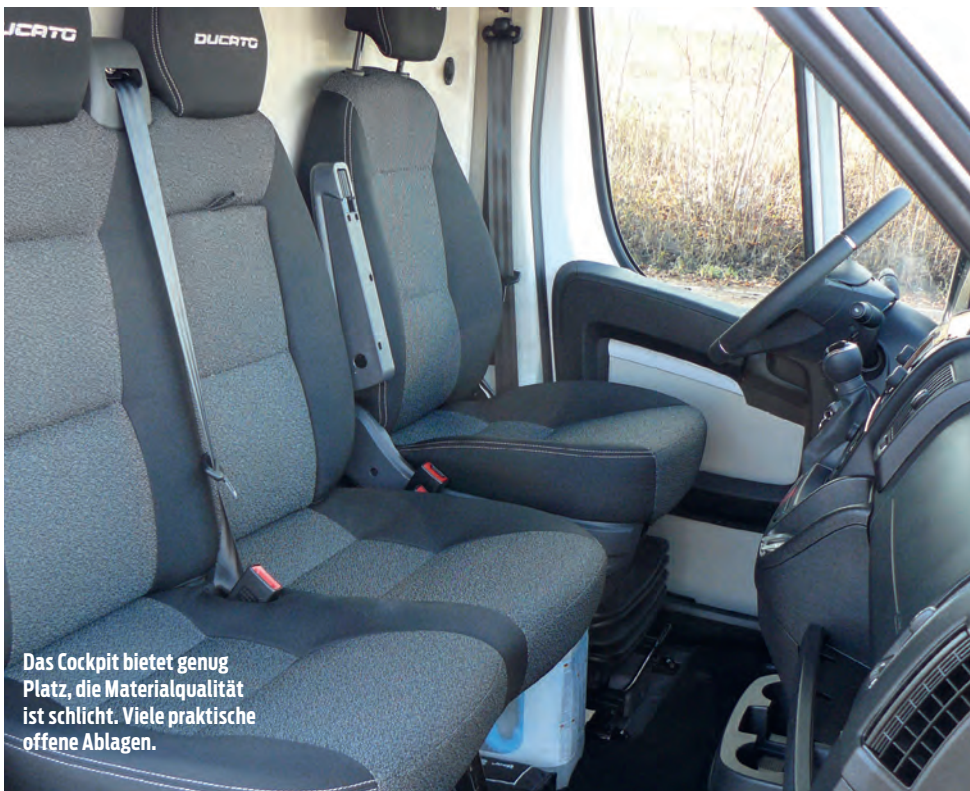
Für die Abgasstufe Euro-6d-Temp setzt nun auch Fiat auf Adblue. Zusammen mit dem neuen Automatikgetriebe ist dieser Ducato in jeder Hinsicht eine saubere Lösung.

Hinten im Laderaum ruhen auf einer Palette, gut angeschnallt, 25 Sack à 40 Kilo Zement-Mauermörtel. Jeder einzelne rückenmordend beim Schleppen von Hand. Den Fiat Ducato stört das wenig, er hält sich kerzengerade, trotz der optionalen Komfortfeder an der Hinterachse. Wer seit fast eineinhalb Jahrzehnten als erfahrener Haudegen schwere Lasten schleppt, der schultert derlei Fracht pro-

fessionell. Prompt guckt der beladene Ducato mit klarem Blick selbstbewusst und leicht lächelnd in die Transporterwelt. Um ihn herum in der Liga der 3,5-Tonner sind in den vergangenen Jahren viele Kollegen gekommen und gegangen. Der Ducato ist geblieben. Vorgestellt im Sommer 2006, zieht er seine Bahn. Gereift und mit weißem Haupt, flankiert von den weitgehend baugleichen Kollegen von Citroën und

Peugeot. Macht zusammen rund 300.000 Transporter im Jahr. In Worten: dreihunderttausend.

Ein großer Teil davon strömert in Form schwer bepackter Reisemobile durch Europa, die anderen sind zur Arbeit geboren. Hatten vor allem die Urlauber nach einer Wandlerautomatik anstelle des trägen automatisierten Getriebes gerufen, so verlangt der Gesetzgeber gereinigte Abgase



Das Cockpit bietet genug Platz, die Materialqualität ist schlicht. Viele praktische offene Ablagen.



So liebevoll die Instrumente gestaltet sind, so schlecht lassen sie sich ablesen – Schönheit muss leiden.



Darf's etwas mehr sein?

Fiat konzentriert sich beim Ducato konsequent auf die Maschine mit 2,3 Liter Hubraum, lieferbar in vier Leistungsstufen: 120 Multijet mit 88 kW (120 PS), 140 Multijet 103 kW (140 PS), 160 Multijet 131 kW (160 PS) sowie 180 Multijet 131 kW (178 PS). Die Basistechnik ist identisch: zwei obenliegende Nockenwellen mit Zahnriemenantrieb, vier Ventile pro Zylinder, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie.

Die beiden stärksten Varianten tragen die Zusatzbezeichnung „Power“, sie unterscheiden sich technisch von ihren Kollegen. Sie zeichnen sich durch eine verstärkte Kurbelwelle mit größeren Lagern in einem kräftigeren Kurbelgehäuse aus, durch speziell legierte Kolben und Pleuel sowie durch einen spezifisch abgestimmten Turbolader. In Verbindung mit Automatik steigt das maximale Drehmoment von 380 auf 400 Nm und von 400 auf deftige 450 Nm. Heavy Duty folgt also.



Ein Motor, zwei Grundvarianten, vier Leistungsstufen: Die beiden leistungsstärksten Ausführungen heben sich technisch ab.

nach Euro-6d-Temp. Ergebnis ist der weiße mauermörtelbepackte Kastenwagen. Mit umfassend renoviertem Motor, mit SCR-Technik und dem Abgas-Putzmittel Adblue, mit Automatikgetriebe.

Reichlich Drehmoment

Unter der Motorhaube rackert der Turbodiesel mit 2,3 Liter Hubraum, auch kein Jüngling mehr. Die Ingenieure haben der Variante 140 Multijet im Vergleich zum Vorgänger auf die Sprünge geholfen: Etwas mehr Leistung (103 kW/140 PS), deutlich mehr Drehmoment (350 Nm), beides bei niedrigerer Drehzahl und mit gesäuberten Abgasen. In der Praxis entpuppt sich die Maschine als recht ungehobelte, aber kraftvoller Bursche. Er krakeelt nach dem Kaltstart, geht auch danach lautstark zur Sache. Zieht bullig, dreht eher unwillig – ein Transporter-

motor von echtem Schrot und Korn mit mäßigem Benehmen und erwünschten Stärken: reichlich Drehmoment bei niedrigen und mittleren Touren. Drehfreude, Laufkultur? Nicht so wichtig.

Für die Kultur ist das Neungang-Automatikgetriebe zuständig. Ein feines Stück Technik, entwickelt von ZF, gefertigt vom FCA-Konzern in Nordamerika. Das vielstufige Aggregat hält die Maschine sehr gekonnt im Bereich des maximalen Drehmoments, schaltet dabei flauschig-weich immer dann, wenn's auch ein aufmerksamer Fahrer täte. Allenfalls an deftigen Steigungen orgelt der Motor bis in den Bereich der Nenndrehzahl, brüllt dabei lautstark wie ein Kraftsportler beim Hammer- oder Diskuswurf.

Genügt weniger Leistung, lässt das Getriebe die Maschine gelassen ziehen, nutzt das Drehmoment. Nur sehr selten

verheddert sich die Technik zwischen den neun Gängen. Start-Stopp stoppt und startet spät, also an der Ampel frühzeitig den Bremsfuß leicht anheben zum Schnellstart. Auf der Autobahn schnürt der Ducato bei verhaltenem Temperament mit 120 Sachen und beschaulichen 2.000 Touren im neunten Gang dahin. Ist Dampf gefragt, schaltet das Getriebe sofort zurück. Geschickte Tempobolzer fahren in der Ebene knapp unter Höchstgeschwindigkeit im neunten Gang mit 2.500 Umdrehungen. Vollgas heißt Gang acht und 3.000 Touren – erneut mit lautstarkem Gebrüll verbunden.

2.800 Euro für die Automatik

Das Getriebe lässt sich perfekt per Gasfuß beeinflussen. Zusätzlich mit der Wahl der Schaltprogramme. Nach dem Start ist grundsätzlich das Normalprogramm ein-

Technische Daten

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.998 mm
Breite gesamt	2.050 mm
Breite über Außenspiegel	2.508 mm
Höhe gesamt	2.524 mm
Radstand	4.035 mm
Wendekreis	14,4 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.250/1.755 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.562/1.790 mm
Laderaum über Fahrbahn	535 mm
Laderaum (L/B/H)	3.705/1.870/1.932 mm
Breite zw. den Radkästen	1.422 mm
Ladevolumen	13,0 m³
Leergewicht Testwagen	2.360 kg
Nutzlast	1.140 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.850/2.000 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	2.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.750 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 88,0/94,0 mm, Hubraum 2.287 cm³, Leistung 104 kW (140 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 350 Nm bei 1.400/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro-6d-Temp.

Antrieb: Neungang-Wandlerautomatik ZF, Betätigung per Joystick, Übersetzungen 4,713/2,842/1,909/1,382/1,0/0,808/0,699/0,580/0,480, R-Gang 3,830. Übersetzung Differenzial 4,585. Antrieb auf Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator. Reifen 215/75 R 16 C auf Rädern 6 1/2 JH x 16 H2. Zahnstangenlenkung mit variabler Servounterstützung.

Bremsen/Assistenzsysteme: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet. ESP mit ABS, ASR,

elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Notbrems-Assistent, Totwinkel-, Verkehrszeichen-, passiver Spurassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/105 Ah, Lichtmaschine 150 A

Füllmengen

Tankinhalt:	75 l
Adblue:	19 l
Motoröl mit Filter:	6,3 l

Wartung/Garantie

Wartung: Motorölwechsel einsatzabhängig, max. 48.000 km/2 Jahre, bei überwiegendem Kurzstreckenverkehr 1 Jahr
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, zwei Jahre Anschlussgarantie bis 100.000 km (optional verlängerbar), drei Jahre Lackgarantie, acht Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Fiat Ducato Großraumkastenwagen 35, 140 Multijet Automatik, L4H2, 37.190* Euro
*ohne Mehrwertsteuer

Messwerte

Beschleunigung:

0–50 km/h	5,1 s
0–80 km/h	9,4 s
0–100 km/h	4,7 s

Elastizität

60–80 km/h (Kickdown)	4,2 s
60–100 km/h (Kickdown)	9,0 s
80–120 km/h (Kickdown)	13,0 s
Höchstgeschwindigkeit	153 km/h

Innengeräusche

Stand/50/80/100 km/h	53/66/68/69 db(A)
Vmax	74 db(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch NEFZ kombiniert	8,1–8,2 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	214–217 g/km
Teststrecke beladen	10,1 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,0–14,0 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	0,25 l/100 km über Gesamtfahrstrecke

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

- + Gutes Platzangebot, ausgezeichnete Außenspiegel, sogar Weitwinkelgläser elektrisch verstellbar, viele offene Ablagen.
- Sitze wenig langstreckentauglich und ohne Seitenhalt, hohe Sitzposition, Sitzruhe fehlt, einfache Materialien.

Antrieb

- + Kräftiger Motor. Hervorragend abgestimmtes Getriebe mit großer Spreizung, schnelle und weiche Schaltungen.
- Motor wenig kultiviert und laut, eingeschränktes Drehvermögen.

Fahrwerk/Sicherheit

- + Generell sicheres Fahrwerk. Beladen angemessener Komfort. Zahlreiche Assistenzsysteme lieferbar.
- Leer sehr hartes Fahrwerk, Vorderachse stuckert, Lenkung reagiert bei hohen Geschwindigkeiten spitz und mit wenig Rückmeldung. Fahrwerk poltert auf schlechter Fahrbahn.

Laderaum

- + Niedrige Ladekante, gute Raumausnutzung, großes Volumen, zehn Zurrösen am Boden, sichere Verriegelung der geöffneten Schiebetür.
- Schiebetür mit automatischer Trittstufe schwergängig, Trennwand nur gegen Aufpreis, serienmäßig keinerlei Verkleidungen.

Kosten

- + Günstiger Kraftstoffverbrauch, angemessene Wartungsintervalle.
- Aufpreis für Automatikgetriebe sehr hoch. Kürzere Wartungsintervalle als Hecktriebler, mäßiger Wiederverkaufswert.

gelegt. Eilige wählen Power, dann schaltet das Getriebe gleich einen Gang zurück. Dritte Möglichkeit ist Eco, eine eher lethargische Variante. Das Normalprogramm trifft die Lage also am besten, das ergibt vollbeladen auf der anspruchsvollen Redaktionsstrecke 10,1 l/100 km, ein guter Wert. Die Ausschläge sind groß: Bei gelassenem Temperament sind auf der

Landstraße 7 l/100 km drin. Mit Bleifuß auf der Autobahn gießt sich der Ducato mal fix 14 l/100 km ein, indes bei einem beachtlichen Schnitt. Da der Ducato nun mit LKW-Zulassung als letzter seiner Art zur SCR-Technik gewechselt ist, kommt ein Viertelliter Adblue hinzu. Eine Füllstandsanzeige für die Flüssigkeit analog zum Motorölstand beim Einschalten der

Zündung hat Fiat weglassen. Das ist falscher Spartrieb. Zumal die Listenpreise beachtlich sind, siehe netto 2.800 Euro Aufpreis für die Automatik. So viel verlangt noch nicht mal Mercedes, das die identische Technik für den Sprinter mit Frontantrieb bei ZF erwerben muss. Die Sache lohnt trotzdem: Die Automatik spart Sprit, jede Menge Nerven und auf

die Lebensdauer gesehen auch manche Kupplung. Vor allem aber hat die Redaktion hat noch keine treffsicherere Automatik im Transporter gefahren. Und über den Preis wird der Fiat-Verkäufer mit sich reden lassen.

Das Normalprogramm trifft die Lage am besten, ergibt vollbeladen auf der anspruchsvollen Redaktionsstrecke 10,1 l/100 km.

Zumal hier kein Edel-Transporter vorfährt, sondern ein eher simples Raubein. Dessen Fahrerhaus von Kontrasten gekennzeichnet ist. Hier nacktes Blech rund um die Fenster der Türen, schlichte Verkleidungen und viel Hartplastik, dort eine gepolsterte Trennwand zum Laderaum. Da eine froschartige Sitzposition und eine Dachgalerie, die beim Einsteigen eine Kopfnuss austellt, dort viel Platz, außer für die Knie des Mittelmanns. Hier Sichtbehinderungen durch breite A-Säulen, dort prächtige Außenspiegel mit vier elektrisch verstellbaren Gläsern. Da der Verzicht auf eine Sitztruhe unter dem Beifahrer-Doppelsitz, dort jede Menge praktische offene Ablagen. Wahre italienische Momente vermitteln die Instrumente: einerseits miserabel ablesbar, andererseits so bemüht liebevoll gestaltet, dass man dies den Entwicklern nur ein klein wenig übelnimmt. Zumal sich unmittelbar davor auf Wunsch ein



Die Heckflügelüren sind dank komplexer Scharniere frei von Aufstellern und öffnen auf Wunsch bis 270 Grad.

Der Laderaum ist gut nutzbar, das Volumen dank guter Raumausnutzung groß.

Die Fracht tut ihm gut

Vielleicht ein wenig Schmuck für ein gepflegtes Äußeres. Da die Ducato-Scheinwerfer jetzt einen dezenten dunklen Lidschatten tragen, steht dem Transporter eine schwarze Umrandung des Kühlergrills mit dunklen Lamellen und ein Chromprofil bestens, ebenso Türgriffe in Wagenfarbe. Schon wirkt der Senior geschwiegelter denn je. Und stolz trägt er seinen Namen im Bezug der Kopfstützen.

feines Lederlenkrad mit Chromspangen dreht. Dessen Lenkradtasten beschränken sich auf Radiolautstärke links und Telefonbedienung rechts. Mal ehrlich: Was braucht man mehr?

Dies gilt ebenso für die Ausstattung mit Assistenzsystemen. Gehen wir's durch: Der Notbremsassistent warnt zuverlässig, in der Stadt mitunter etwas

ALTEC
Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
 D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0
 Fax: 07731/8711-11
 E-Mail: info@altec.de
 Internet: www.altec.de

ALU-RAMPEN



Profi Pit
 STAHLFERTIGGRUBE

Für LKW Werkstätten und Bahntechnik in Modul-Bauweise.
 Konfigurierbar als Arbeitsgrube oder Prüf- und Diagnosegrube aus eigener Produktion.

Fordern Sie ein unverbindliches Angebot an!
Boos Werkstatt- und Industrieausrüstung GmbH
 Im Lipperfeld 9a | 46047 Oberhausen
 Telefon +49 (0)208 8 24 54 -0
 Fax +49 (0)208 85 68 88
 E-Mail info@boos.de
www.profitpit.de | www.boos.de

©2017 Profipit, KFZ-Anzeiger



Festhalle? Nun ja, der Ducato bringt einen üppigen Laderaum mit, wirkt ansonsten aber eher schlicht.

übereifrig. Der Spurwarner nervt wie eh und je mit seinem Quäken, wird auf Landstraßen konsequent abgeschaltet. Der Totwinkelassistent mit Querverkehrserkennung entpuppt sich als zuverlässige Hilfe. Die Ablendautomatik ist in der dunklen Jahreszeit sehr hilfreich, zumal der Ducato auch gegen Geld und gute

Worte auf Xenon- oder LED-Scheinwerfer verzichten muss - also möglichst viel Fernlicht. Die Rückfahrkamera könnte wertvollere Dienste leisten, wäre da nicht das mäßige Bild im mickrigen Fünf-Zoll-Bildschirm. Es muss ja nicht gleich die üppige Anzeige im Format eines Flachbild-TV der modernen Kollegen sein.

Großzügiger geht es weiter hinten im Frachtabteil zu, der platzsparenden Konstruktion mit Quermotor und Vorderradantrieb mit entsprechend guter Raumausnutzung sei Dank. Wer in Kubikmetern kalkuliert und nicht in nackten Millimeter-Maximalmaßen, möge jedoch genau nachrechnen, denn die Werksangabe des Volumens von exakt 13 m³ klingt arg optimistisch. Die reale Nutzlast ist trotz Automatik, vollwertigem Reserverad, Klimaanlage und der aufpreispflichtigen(!) Trennwand mit gut 1,1 t angemessen.

Fragt sich nur, wer eine der zehn Zurrösen als Stolperfalle inmitten der Schiebetüröffnung vorgesehen, aber Haltegriffe vergessen hat. Und so hilfreich eine automatisch ausfahrende Trittstufe

Die Ablendautomatik ist in der dunklen Jahreszeit sehr hilfreich, zumal der Ducato auf Xenon- oder LED-Scheinwerfer verzichten muss.

ist, so schwergängig öffnet und schließt damit die Tür. Dabei kann's der Ducato doch, wie die 270-Grad-Scharniere der Flügeltüren zeigen. Meisterwerke der Mechanik, die bügelfrei ohne separaten Aufsteller auskommen. Noch vor einem noblen Wettbewerber der ähnliches letztes nacherfunden hat.

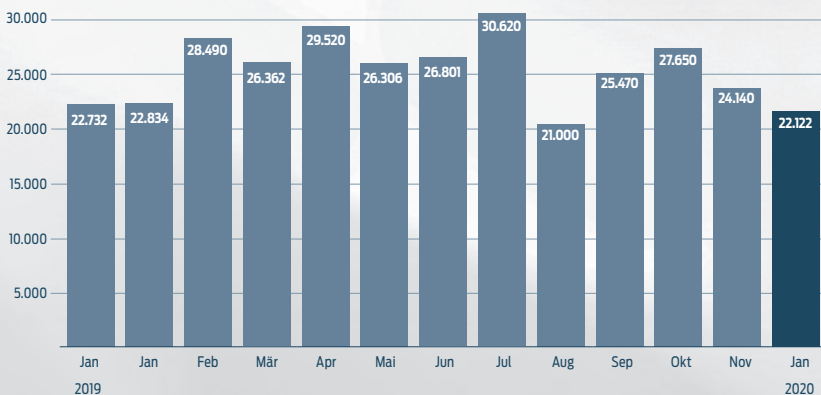
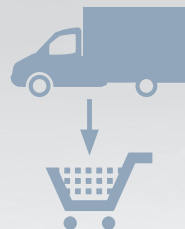
Das Fahrwerk des Ducato hat mit der Fracht kein Problem. Zwar poltert er und die Karosserie ächzt ein wenig unter der Last. Aber ein wenig leiden gehört zum Ritual, tatsächlich tut die Ladung dem Transporter gut. Denn leer entpuppt er sich als harter Hund, der sich kopflastig fährt, auf kurzweilliger Piste mit der Vorderachse Rock'n Roll tanzt und seinem Fahrer dabei die Plomben aus den Zähnen schüttelt. Viel ruhiger und komfortabler zieht der beladene Ducato seine Bahn, auch wenn die Lenkung mit variabler Kraftunterstützung etwas spitz und luftig reagiert. Einen flotten Spurwechsel dagegen steckt der Transporter gelassen weg. Und hält sich bei all dem kerzengerade. Nichts wie her mit jeder Menge Säcke voller Mauermörtel.

Randolf Unruh

Zulassungen Transporter

Unauffälliger Januar

22.122 neu zugelassene Transporter bis 6 t zGG im Januar 2020 bedeuten im Vergleich zum Vorjahresmonat ein Minus von 3 Prozent oder 610 Einheiten. Im Dezember 2019 wurden 2.018 Fahrzeuge mehr zugelassen.



KFZ-Anzeiger Grafik - Quelle: VDA