



Die Grundform ist die alte geblieben, doch unter dem Blech hat sich einiges getan: Scudo Jahrgang 2004

## Das zweite Gesicht

Fiat überarbeitet zum Frühjahrsstart seine gesamte Transporterflotte. Im Zentrum steht der Scudo; Ducato und Doblò erhalten neue Motoren.

**T**ransporter leben länger, doch auch sie kommen in die Jahre. Nach nunmehr neun Jahren hat sich der Fiat Scudo zusammen mit den baugleichen Modellen Peugeot Expert und Citroën Jumpy eine gründliche Auffrischung mehr als verdient. Die Angelegenheit ist dringend notwendig, mit kaum mehr als 2.000 Neuzulassungen im vergangenen Jahr in Deutschland hat der Scudo unter seinesgleichen inzwischen auf der Reservebank Platz genommen.

Das neue Gesicht aber steht dem Scudo bestens, unterstreicht mit dem grobmaschigen dunklen Kunststoffgeflecht der Nase deutlich die Markenzugehörigkeit. Über die Motorhaube ziehen sich zwei schräge Stirnfalten hinweg, die Klarglas-Scheinwerfer blicken hell und aufgeweckt ins neue Transporterleben. Mit den Modifikationen ist der Scudo ein

wenig gewachsen. In der Länge misst er nun 4,52 m, der lange Radstand fällt wie gehabt 400 mm größer aus.

Hinter dem aufgeweckt blickenden Gesicht steckt leicht modernisierte Technik. Die Spitzenmotorisierung unter den Dieselmotoren leistet unverändert 80

kW (109 PS) aus 2 l Hubraum, das maximale Drehmoment kletterte jedoch von 250 auf 270 Nm. Verantwortlich für den Zuwachs ist ein neuer Zylinderkopf mit zwei oben liegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Topf. Diese Maschine ist nur für den Kombi zu haben, der

### Neue Spitzenkraft

Der nächste Modellwechsel des Fiat Ducato im Jahr 2006 ist längst offiziell angekündigt. Doch für die letzten zwei Jahre der letztendlich zwölfjährigen Karriere spendiert Fiat dem Transporter mehr Muskeln denn je: Ab Mai steht eine zusätzliche Variante des 2,8-JTD-Turbodieselmotors mit 108 kW (146 PS) zur Verfügung, bisher war bei 94 kW (127 PS) Schluss. Zu deutlich mehr Leistung addiert sich eine nominell nur leicht gestiegene Durchzugskraft von 310 statt bisher 300

Nm – vermutlich will Fiat damit das Getriebe schonen. Spannend erscheint jedoch, dass dieses maximale Drehmoment bereits bei 1.500 Umdrehungen zur Verfügung steht und im oberen Drehzahlbereich durchweg etwa 20 Nm mehr anstehen als beim bisher stärksten Motor. Damit dürfte auch der traditionell lang übersetzte fünfte Gang des Getriebes besser nutzbar sein. Fiat erreicht den Leistungszuwachs durch einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Die neue Variante trägt die lange Bezeichnung 2.8 JTD VGT und kostet netto

# Eine tolle Kiste

Der kastenförmige Fiat Doblò Cargo zählt zum Jahrgang 2001, ist damit der jüngste unter den Fiat-Transportern. Doch auch er geht nach drei Jahren leicht überarbeitet ins Frühjahr 2004. Spannendste Neuerung ist das hochmoderne Dieseltreibwerk mit der Bezeichnung 1.3 JTD Multijet. Zwei oben liegende, hohlgebohrte Nockenwellen mit Antrieb über eine Kette, vier Ventile pro Zylinder, betätigt über Rollenkippebel, Common-Rail-Einspritzung mit Aufteilung der Haupteinspritzung in mehrere Intervalle, Aufladung, Abgasrückführung mit Kühlung, Ölwechsel nur alle 30.000 km und eine prognostizierte Lebensdauer von 250.000 km – im Doblò schlägt jetzt ein sehr feines kleines Herz. Die Leistung beläuft sich auf 51 kW (70 PS), das maximale Drehmoment auf 180 Nm bei nur 1750 Umdrehungen. Auf der Straße ist dem Motor sein kleines Hubvolumen nicht anzumerken. Er zieht tapfer bereits aus niedrigen Dreh-



Äußerlich unverändert, unter dem Blech weiterentwickelt: der Fiat Doblò 2004



**Spannende Motorisierung: Der kleine 1,3 JTD Multijet überzeugt mit einem erstaunlichen Leistungspotenzial.**

zahlen, tourt problemlos bis 4.500 Umdrehungen hinauf, ist, in Relation zu Volumen und Gewicht des nicht gerade schmächtigen Doblò so temperamentvoll, wie man es von einem Italiener erwartet. Fiat nennt einen Verbrauchsmix von nur 5,5 l/100 km – prima. Preislich orientiert sich der 1,3-Liter 500 Euro über den unverändert angebotenen Saugdiesel mit 1,9 l Hubraum, 46 kW (63 PS) und nur 118 Nm Drehmoment. Macht einen Einstandspreis von 11.200 Euro für den flinken JTD, auf den Besteller allerdings noch ein wenig warten müssen – doch das lohnt sich.

Kastenwagen bescheidet sich weiterhin mit 69 kW (94 PS) aus dem 2-l-Zweiventiler.

In der Praxis entpuppt sich der Scudo mit der neuen Maschine weniger als Springinsfeld denn als sympathischer Gleiter. Er nimmt mit kräftigem aber unauffälligem Schub Fahrt auf und ist für seine Gewichtsklasse fast souverän motorisiert. Hier kommen ein komfortabler Motor und ein nicht weniger angenehmes Fahrwerk zusammen. Vereint mit der deutlich verringerten Geräuschkulis-

se entpuppt sich der kräftigste Scudo auch als angenehmes Langstreckenfahrzeug. Eine Unterhaltung über die Sitzreihen des Kombi hinweg ist auch bei Autobahntempo kein Problem.

Hinter diesem sympathischen Eindruck steckt viel Arbeit im Detail. Die Entwickler nahmen sich den Geräuschverursachern Motor, Getriebe, Fahrgestell und Radaufhängung an, verwenden dehnbare Einsätze in den Fenstersäulen und neue Dichtungen an den Heckflügeltüren. Im Ergebnis sank das Geräuschniveau im Scudo bei höheren Geschwindigkeit zwischen vier und fünf Dezibel, vom menschlichen Ohr subjektiv als weniger als die Hälfte des bisherigen Geräuschs empfunden.

Ebenfalls wesentlich: Der Scudo hat von vorne bis hinten neue Sitze aus dem Hause Isringhausen bekommen. Die Sitzflächen fallen länger aus, die Lehnen höher. Hinzu kommen angenehm straffe Polster; ausgeprägte Seitenwülste geben jetzt guten Halt. Groß gewachsene Fahrer freuen sich über die gleich um fünf Zentimeter erweiterte Längsverstellung. Insgesamt ist der Scudo auf seine alten Tage – der grundlegend neue Nachfolger startet in zwei Jahren – richtig kultiviert

geworden.

Sicherer ist er obendrein. Das beginnt ganz klein mit umlaufenden Seitenschutzleisten. Die neuen innenbelüfteten Scheibenbremsen an der Vorderachse sind im Durchmesser gewachsen (Ausnahme: Einstiegsmotorisierung mit 51 kW/69 PS) und packen fest zu. Auch auf den Mittelsitzen kommen nun durchweg Dreipunktgurte zum Einsatz. Und die Kopfstützen sind versenkbar, das verbessert beim Kombi den Blick nach hinten durch den Innenspiegel, ist die Fuhre gerade mal nicht voll besetzt. Für die vorderen Einzelsitze sind nun auch Seitenairbags verfügbar.

Ganz billig war der Scudo nie, das hat sich auch durch die Überarbeitung nicht geändert. Er tendiert mit seiner Größe zwischen Lieferwagen und Transporter und einer Nutzlast von rund 800 bis 900 kg unverändert eher nach oben als nach unten. Mit dem Kastenwagen geht's bei 14.500 Euro los, der Turbodiesel kostet 1.500 Euro mehr. Der Kombi mit dem flotten neuen Viertventiler-Turbodiesel ist ab 18.500 Euro zu bekommen (jeweils ohne Mehrwertsteuer). Doch Kaufpreise sind nicht alles: Fiat hat die Wartungsintervalle der Turbodiesel auf 30.000 km



**Die neue Spitzenkraft im Fiat Ducato: Turbodiesel mit einer Leistung von 108 kW (146 PS)**

1.200 Euro Aufpreis. Die Maschine ist kein Unbekannter: Der Motor aus dem Hause der Iveco-Tochter Sofim kommt bereits seit mehreren Jahren als Spitzenkraft im Iveco Daily zum Einsatz.