



Äußerlich praktisch unverändert, glänzt der frisch renovierte Ducato mit seinen neuen inneren Werten.

Attenti al Ducato

Fahrbericht: Fiat Ducato. Neue Motoren, neues Cockpit, neue Assistenzsysteme: Äußerlich nahezu unverändert, trumpt der Ducato mit inneren Werten auf.

Attenti al cane, die italienische Warnung vor dem Hund, sie trifft ebenfalls auf den Ducato zu. Man sollte den Alten niemals unterschätzen, dessen Gene immerhin schon auf das Jahr 2006 zurückgehen. Darin ähnelt er den italienischen Fußballrecken Bonucci und Chiellini: Sie alle haben auch im reifen Alter das Zeug zum Europameister, ob auf dem Fußballplatz oder als Transporter.

Anstelle der unbeholfenen Krakelei auf dem Tor des schütterten Anwesens im Bildhintergrund wählt Fiat indes einen

übergroßen Markenschriftzug in klassischer Schreibweise auf dem Kühlergrill des Ducato, Warnung genug. Überdies kann Markenbewusstsein im riesigen neuen Stellantis-Konzern nicht schaden. Dazu gibt es reichlich Anlass, denn Fiat muss den Ducato zurzeit aufgrund der überbordenden Reisemobilbranche sogar zuteilen statt verkaufen. Soll's ein Kastenwagen mit Metalliclack sein? Der zum Beispiel ist quotiert, denn bei ihm hat die überlastete Lackiererei im Werk doppelte Arbeit.



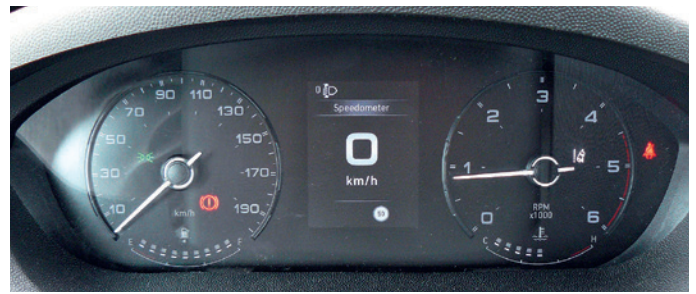
Der Markenschriftzug strahlt verdientes Selbstbewusstsein aus.

Neues Triebwerk

Und doch bleibt Fiat nicht untätig, Anlass ist die bevorstehende Verschärfung der Abgasstufen Euro 6 für leichte Nutzfahrzeuge. Daher duckt sich jetzt statt des 2,3-Liters, umstritten durch Rückrufe und Abgashack, eine Maschine mit 2,2 l Hubraum unter die kurze Haube. Sie trägt die Zusatzbezeichnung Multijet 3, ist etwa zwei Dutzend Kilogramm leichter als der Vorgänger. Die Wurzeln des Triebwerks reichen zurück bis zur Er-



Für das Display in der Mitte stehen mehrere Varianten zur Verfügung.



Instrumente in Basisausführung: übersichtlicher und klarer ablesbar geht es kaum



Instrumente in Topausführung: informativ und in vielen Varianten konfigurierbar

findung der Common-Rail-Einspritzung durch Fiat vor einem Vierteljahrhundert. Aktuell arbeitet der Diesel in Modellen von Alfa Romeo und Jeep. Der Rumpfmotor jedenfalls, denn ob Kurbelwelle, Pleuel, Kolben, Turbolader, Kühlung oder die Kalibrierung der Einspritzung, die Ingenieure haben die Maschine auf die hohe Beanspruchung in gewichtigen Transportern ausgelegt. Und reinigen die Abgase jetzt mit zweifacher Adblue-Einspritzung. Die Leistungsdaten decken in vier Stufen von 88 kW (120 PS) über 103 kW (140 PS) und 118 kW (160 PS) bis

kommt ein neues Sechsganggetriebe zum Einsatz. Im jungen Testwagen noch etwas knochig, aber leichtgängig und mit angenehmen kurzen Wegen. Unverändert eine Empfehlung: die Neungang-Automatik mit sahnigen Schaltvorgängen.

Innere Werte

Deutlich sichtbar wird die neue Generation im Cockpit. Entriegeln und Starten funktioniert ohne Schlüssel in der Hand. Die Besatzung bringt ihre Siebensachen in mehreren großen und kleinen Türfächern unter. Die Verkleidung drumherum besteht auch jetzt aus einfachem Materi-

al. Neue Luftdüsen, je nach Variante mit Chromrähmchen? Geschenkt. Neue Bedienung der Klimatisierung in der höherwertigen Variante? Schon besser. Neue und harmonisch eingepasste Monitore in der Mitte? Noch wichtiger. Doch wo, verflixt, steckt der Regler für die Radiolautstärke?

Zum ersten Mal seit 40 Jahren löst nun die Feststellbremse ohne seitliche Verbeugung: Tritt auf die Fußbremse, Taste links in der Armaturentafel antippen, losfahren. Das Dreispeichen-Lenkrad hat ab sofort einen schnuckeligen Durchmesser. Seine Klaviatur lässt sich viel eingängiger bedienen als anderswo gepflegte

Der erste Eindruck der Neuauflage: Der Klang bleibt kraftvoll, der Ducato steht zum kernigen Diesel, auch in Zeiten der anbrechenden E-Mobilität.

132 kW (180 PS) die gleiche Spanne ab wie bisher. Es fehlt auch nicht an Drehmoment, die Spanne reicht von 320 bis 450 Nm (mit Automatik).

Der erste Eindruck der Neuauflage: Der Klang bleibt kraftvoll, der Ducato steht zum kernigen Diesel, auch in Zeiten der anbrechenden E-Mobilität. Trotz hoher Drehmomente wirkt der Neue ganz unten ein wenig verhalten. So ab 1.500 Touren aber spannt er die kräftigen Muskeln an. Hohe Drehzahlen wiederum lohnen kaum. In den beiden unteren Leistungsstufen

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD12 (Breite: 12,04m, Länge: 21,00m)

- Traufe 4,55m, Firsthöhe 5,20m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- incl. Schiebetor 4,00m x 4,20m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Mehr Infos

Aktueller Aktionspreis im Internet

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



Vollverkleidete Türen mit mehreren großen und kleinen Ablagen, einfache Materialien.

Wisch-, Drück-, Tast- und Drehorgien. Die Lenkung selbst arbeitet jetzt durchweg mit elektrischer Unterstützung. Agiert leicht bei niedrigem Tempo, straffer bei Autobahngeschwindigkeit. Dazu präzise, das passt. Und hilft beim Spritsparen, der sehnige und verjüngte Alte soll sieben Prozent weniger schlucken als bisher, benötigten fitten Senioren weniger Kalorien?

Eine Wohltat sind die Armaturen hinter dem Lenkrad. Endlich kein ungenießbares oranges Geflimmer mehr, jetzt lassen sich die Rundinstrumente zumindest in der Grundauführung vorbildlich klar ablesen. Die aufwendigere Digitalausführung ist nochmals informativer und darüber hinaus konfigurierbar. Was darf's sein, großer Tacho oder zentrale



Auf der linken Seite steckt unter den neuen Lüftungsdüsen die Taste für die elektrische Feststellbremse.

Anzeige für Assistenzsysteme, Navi-Karte, eine farbige Verbrauchsanzeige wie ein Bandtacho vor Generationen? Aber das Ganze erinnert je nach Einstellung mit vielen Farben und Formen ein wenig an einen Spielautomaten. Drehzahlmesser ablesen? Nun ja, Senioren sollten sich vielleicht doch nicht unangemessen verjüngen wollen.

ANZEIGE

NEU

STARK
Mobile Waschanlage

Neu: Selbstfahrend mit Wassertank
Batterie • Benzin • Diesel • Strom
Altgeräterücknahme

Vorführgeräte/
Leasing 99

STARK
Rettungsservice

Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de



Wurde für den Einsatz im Ducato grundlegend überarbeitet: der Motor

Unterstützung für den Fahrer

Außer bei den Assistenzsystemen, hier hängt der Alte jüngere Kollegen reihum ab. Die Liste ist seitenfüllend, wenn auch nicht alles mit Aufbauten lieferbar sein kann. Abbiegelicht, Regensensor, Fernlichtassistent und Reifendruck-Kontrollsystem sind heute kaum der Rede wert, ebenso der neue Seitenwindassistent. Aber ein aktiver Parkassistent, der beim Rangieren in die Lücke unterstützt, auch die Warnung vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren und der Totwinkelassistent, ein Notbremsassistent mit Fußgängererkennung oder die automatische Geschwindigkeitsanpassung des

Erster unter Gleichen

Fiat feiert 40 Jahre Ducato, seinerzeit mit Vorderradantrieb wegweisend für eine ganze Transportergattung. Er entstand von Beginn an in Kooperation mit der PSA-Gruppe aus Citroen und Peugeot. Inzwischen versammeln sich alle unter dem Konzerndach von Stellantis, ergänzt durch Opel. Ob Ducato, Jumper, Boxer und bald Movano, sie stammen aus einem gemeinsamen Werk, Mitte nächsten Jahres kommt eine zweite Fabrik in Polen hinzu.

Die Transporter sind nahezu baugleich. Aber nicht identisch. Hervorstechend: Der jüngste Evolutionsschritt bleibt dem Ducato vorbehalten, nur er bekommt zunächst das neue Cockpit, die neue Elektrik/Elektronik und die damit verbundenen Assistenzsysteme. Und Diesel ist nicht gleich Diesel, auch wenn nun alle 2,2 l Hubraum haben. Die neue Maschine des Ducato ist eine Fiat-Eigenentwicklung, die anderen Fabrikate haben französische Gene.

Gleiches gilt für die gleichzeitig gestarteten E-Modelle. Auch die feine ZF-Automatik (gibt's ebeno im Mercedes Sprinter) bleibt dem Ducato vorbehalten. Typisch Fiat war die Erdgas-Ausführung, sie verschwindet. Die aktuellen Unterschiede zwischen den Marken und Modellen aus einer Hand und einem Werk haben historische Gründe, denn die Entwicklungen hatten längst begonnen, bevor die Unternehmen unter das Stellantis-Dach schlüpfen. In der nächsten Generation wird sich manches egalisieren.

Tempomaten an den Vordermann und an Tempobegrenzungen. Wer mit nur einer Hand am Lenkrad lässig dahingleitet, wird prompt ermahnt. In den Testwagen schnarrte auch der Spurassistent nicht mehr so nervtötend wie bisher.

Dass er aktiv eingreift, stört auf schmalen Landstraßen, da lenkt er die Fahre weg vom Fahrbahnrand Richtung Gegenverkehr. Ein Tastendruck beruhigt die Angelegenheit. Beim Blick zurück auf den nachfolgenden Verkehr unterstützt eine Heckkamera, sie projiziert ihr Bild auf den Innenspiegel. Derweil schaut der umfassend renovierte Ducato mit scharfem Blick aus den neuen optionalen LED-Scheinwerfern nach vorn. Attenti al Ducato, na klar.

Randolf Unruh