

Ambiente von der Stange

Kleinbusse mit dem gewissen Etwas müssen nicht nur von VW kommen, auch Fiat oder Peugeot haben attraktive Sprösslinge. Zu günstigen Konditionen bieten sie Komplettausstattungen mit einem Hauch von Luxus. Für den passenden Vortrieb sorgt moderne Common-Rail-Antriebstechnik.

Unsere beiden Testfahrzeuge – Fiat Ducato Panorama 2,3 JTD und Peugeot Boxer Luxusbus 2,8 HDI – stammen aus der Transporter-Ehe zwischen Fiat und der französischen PSA-Gruppe mit Peugeot und Citroën. Im Sommer 2002 wurde das Eurotransporter-Programm mit einem Facelift aufgefrischt und mit neuen Motoren ausgestattet. Auf diesem Wege hielt beim Fiat Ducato ein neues 2,3 Liter großes Hightech-Triebwerk mit Common-Rail-Einspritzung Einzug, das knapp unterhalb der Spitzenmotorisierung positioniert wurde. Auf den ersten Blick gleichen sich beide Testfahrzeuge, ausgestattet mit allem, was der Baukasten hergibt, wie eineiige Zwillinge. Kein Wunder, sie laufen im selben süditalienischen Werk Sevel-

sud in Val di Sangro vom Band. Die Gemeinsamkeiten gelten für die Grundmaße, die technische Konzeption und die Inneneinrichtung. Auf 4,74 m Länge und 2,02 m Breite bieten die beiden Kleinbusse ausreichend Raum für sieben Mitfahrer und deren Gepäck. Mit 2.900 kg zGG bleiben 900 kg Nutzlast für eine sorgenfreie Beförderung. Ein zerklüftetes Armaturenbrett empfängt den Fahrer, wenn er die breite Fahrertür öffnet. Zwischen den vielen Lüftungsauslässen sitzen ordentlich ablesbare Instrumente, rechts daneben sitzt im Fiat das Telematik-System Connect mit Navigation und integriertem Telefon. Praktisches Detail ist das aufstellbare Klemmbrett oberhalb des Radios. Das dick umschäumte Lenkrad lässt sich nur axial ein wenig verstell-

len, man sitzt hoch zu Ross, für den linken Fuß bleibt nur wenig Raum. Der kleine Joystick-Schalthebel liegt genau dort, wo man ihn erwartet. Die Schaltwege sind knapp und knackig. Die Lenkung ist direkt und exakt, der Boxer und der Ducato lassen sich zielgenau dirigieren. Dafür erfordert die Rangierarbeit bei Schritttempo ein wenig körperlichen Einsatz.

Der Chauffeur und seine Mitfahrer sitzen auf den straff gepolsterten Veloursitzen recht ordentlich. Der dunkelblaue Velours-Bezug ist fürs Auge attraktiv, auf lange Sicht stört seine Anziehungskraft für Staub und Flusen. Der Rückraum wird separat über einen Wärmetauscher und eigene Gebläse beheizt, Lüftung und Klimaanlage versorgen den Fond über Luf-

Sie sind schnell und sparsam, doch für Langstrecken fehlt beiden Kandidaten der Federungskomfort.



Über mangelnden Gepäckraum kann nicht geklagt werden – hinter der letzten Sitzreihe bleibt reichlich Platz für große Koffer.



Range-Motorisierung die Nase vorn. Mit 128 PS und 300 Nm Drehmomentbestwert schiebt der Sofim-Diesel den 2,9-Tonner souverän an. Hohe Drehzahlen werden nur selten bemüht, um auf Kurzstrecken in Stadt und Land schnell anzukommen. Der kultivierte Common-Rail-Motor (bis 1.350 bar Einspritzdruck) hat bereits oberhalb von 1.000 Umdrehungen

noch Biss genug, um noch im fünften Gang zu beschleunigen. Der mit 2,8 l Hubraum relativ großvolumige Vierzylinder klingt ein wenig kernig, wenn er ausgedreht wird. 3.000 Kurbelwellen-Umdrehungen im fünften Gang sind nötig, um mit 130 km/h über die Autobahn zu cruisen. Wer es eilig hat, kann die hohe Spitzengeschwindigkeit von knapp 160



(oben) Die Fahrertür öffnet weit, lässt sich aber schwer schließen.

(unten) Großer Stauraum im Heck, vorbildlich ist die niedrige Ladekante.

trosetten im Dachhimmel. Über mangelnden Gepäckraum kann nicht geklagt werden – hinter der letzten Sitzreihe bleibt reichlich Platz für große Koffer. Rechts und links stören freilich die voluminösen Radhäuser, die ins Innere ragen.

In Sachen Leistung unterscheiden sich die Kandidaten nachhaltig. Hier hat der Luxusbus von Peugeot mit der Top of the



(links) Der Peugeot Boxer Luxusbus zieht mit seinem 128 PS starken Vierzylinder souverän seine Bahn.

(rechts) Quicklebendig und sicher auf Landstraßen und Autobahnen: Fiat Ducato Panorama für bis zu 8 Fahrgäste, 110 PS Motorleistung reichen selbst bei voller Auslastung für hohe Fahrleistungen.

TEST Fiat Ducato/Peugeot Boxer



(oben) Beiderseits ein Fahrerplatz mit starrer Lenksäule, übersichtlichen Armaturen und knackiger Joystick-schaltung. Der Fiat glänzt mit seinem Telematiksystem Connect inklusive Navigation, Telefon plus Multifunktionslenkrad. **(links)** Schön anzusehen, doch schlecht zu pflegen: Velourbezogene Einzelsitze mit klappbaren Lehnen. Zusätzliche Heizauslässe im Fond versorgen die Fahrgäste, Rosetten im Dachhimmel belüften den Rückraum.

Die Bremsanlage des Peugeot weiß mit einer groß dimensionierten Zweikolben-Scheibenbremse an der Vorderachse zu glänzen.

km/h nutzen. Beim Verbrauch bleibt der große Vierzylinder zurückhaltend – auf schnellen Etappen werden durchschnittlich 10 l, bei zurückhaltender Fahrweise nur 8,6 l Diesel auf 100 km konsumiert. Dem starken Motor vorbehalten bleibt ein Tempomat mit Lenkradbedienung, der bei längeren Autobahnfahrten den Bedienungskomfort steigert.

Ein wenig mehr muss sich der kleinere Fiat-Motor schon ins Zeug legen, um dem Peugeot folgen zu können. Bestätigung findet die subjektive Wahrnehmung in den Verbrauchswerten: Mit 9,6 l/100 km bei forcierter Gangart und 8,9 l/100 km Minimalverbrauch liegt der modernere Antrieb etwa gleichauf. Seine Papierform verspricht auch annähernd gleiche Fahrdynamik: 270 Nm Drehmoment unter Volllast bei 1.800 Umdrehungen und 110 PS Nennleistung bei 3.600 U/min.

Der nur 2,3 l große JTD-Vierzylinder bietet modernen Maschinenbau vom

Feinsten: Vier Ventile pro Zylinder werden von zwei obenliegenden Nockenwellen getrieben, der Zylinderkopf besteht aus Aluminium. Ausgestattet mit einem Common-Rail-Einspritzsystem der zweiten Generation, gut für 1.600 bar Druck an den Düsen, schafft der Motor die Euro 3-Norm ohne zusätzliche Abgasbehandlung durch einen Oxikat. Der hohe Verbrennungsdruck sorgt für gute Fahrleistung, das wird schon auf den ersten Metern klar. Erst bei Tempo 80 muss der Fiat den Peugeot ziehen lassen, in den unteren Gängen zeigt sich der JTD-Diesel spritzig und drehfreudig. Auch darüber kann der lauruhige Geselle mit soliden Fahrleistungen gefallen, auch die Dynamik der langen Übersetzung des fünften Gangs geopfert wird. Bei 152 km/h ist nach langem Anlauf das Ende der Fahnenstange erreicht. Dafür fährt sich der Fiat auf kurvigem Terrain agiler, dank des leichteren Motors, der weniger schwer auf der Vorderachse lastet.

Beim Kapitel Fahrsicherheit vermessen wir nur ein elektronisches Stabilitätsprogramm, das aber erst bei der nächsten Generation Einzug hält. Vor allem die Bremsanlage des Peugeot weiß mit einer großdimensionierten Zweikolben-Scheibenbremse von Brembo an der Vorderachse und Bremscheiben an der Hinterachse zu glänzen, während der Fiat hinten noch mit Trommelbremsen verzögert. ABS gehört bei beiden zur Serienausstattung. Beim Fahrwerk wird Standardkost geboten: Die angetriebene Vorderachse wird an Querlenkern geführt und mit Federbeinen gefedert. An der Hinterachse findet eine simple Rohrachse Verwendung. Geführt und gefedert wird sie an Längsblattfedern. So hoppeln beide unbeladen über schlechte Straßen, und vor allem die Hinterachse teilt fleißig Schläge aus. Beim Beschleunigen aus Kurven zerren die Radkräfte an der Lenkung, und deftige Querfugen bringen den Vorderwagen zum Stuckern. Das Bild ändert sich mit dem Beladungszustand, voll besetzt reicht der Fahrkomfort für die Note „Ausreichend“.

Sie sind schnell und sparsam, doch für Langstrecken fehlt beiden Kandidaten der Federungskomfort. Wer keine zu hohen Erwartungen hegt, wird im Alltag sicher zufrieden gestellt. Punkte sammeln beide Fahrzeuge auch mit einer hohen Anhängelast mit 2.000 kg. Ein Vergleich der Preisliste sieht den Fiat knapp vorn – für 21.620 Euro erhält der Kunde einen praxistauglichen, komplett ausgestatteten Kleinbus für Transporte und Transfers. 1.000 Euro mehr schlägt die Investition in den Peugeot mit Topmotor der Baureihe zu Buche, der sich für die schwereren Varianten mit langem Radstand und Hochdach empfiehlt. **WT**