



Schulbus, Hotelshuttle oder Werksverkehr: Der semiprofessionelle Fiat Ducato bietet zu günstigen Konditionen viel Raum und Leistung.

Italienische Alternative

Mit seinem Format zielt der italienische Achtsitzer Fiat Ducato Luxusbus L2H2 180 Multijet ab Werk auf die professionelle Personenbeförderung. Mit kräftigem Diesel und automatisiertem Getriebe sind Langstrecken sein Revier, in Sachen Fahrgastkomfort gibt es noch Luft nach oben.



Gute Sitze und sinnvolles Zubehör, die schlampigen Teppiche sind keine Zierde.

Fiat Professional führt den Ducato auch als Minibus-Baureihe, mit 8 bis 14 Sitzplätzen ab Werk. Unser Testkandidat stellt sich als achtsitziges Einstiegsmodell vor, aber bereits als ziemlich ausgewachsenes Exemplar. Mit Hochdach bietet der Ducato bereits volle Stehhöhe innen und mit 5,4 m Länge nicht nur Platz für die Sitze, sondern auch 1 m³ Stauraum fürs Gepäck.

Der Ducato hat auch nach zehn Jahren Bauzeit noch seine Qualitäten. Sein konsequentes Raumspar-Konzept unterscheidet ihn von anderen. Der Triebkopf mit Quermotor und Frontantrieb bietet einen einstiegfreundlichen tiefen Boden, der lange Radstand, seine Breite und die geraden Wände vergleichsweise viel Innenraum. So spart unser Kandidat nicht bei der Sitzbreite und wirkt doch kein bisschen eng. Der Fahrzeugschein weist ihn als 3,3-Tonner aus, man könnte

ihn auch als 3,5-Tonner bekommen. Die zulässigen Achslasten gäben es locker her, mit 1.850 kg vorn und 1.900 an der Hinterachse bietet er genug Reserven.

Optisch weiß der Italiener zu gefallen. Sein Auftritt ist betont stämmig, ohne zu protzen. Im Innenraum präsentiert er sich zurückhaltend in sachlichem Grau-Brauntönen, an den Seitenwänden trägt er kleine Ablageetaschen. Ein mittiger Dachkanal im Plafond versorgt den Fahrgastraum mit Frischluft, selbst an Steckdosen im Fond haben die Entwickler gedacht. Die Fahrgastsitze sehen nicht nur attraktiv aus, man sitzt auch gut. Mit neigbarer Lehne und verstellbarer Kopfstütze auf allen Plätzen wird auch ein längerer Aufenthalt an Bord nicht zur Qual, die robusten Stoffbezüge lassen eine lange Lebensdauer vermuten. Nur die lose verlegten Teppiche sollte man entfernen.

Die Außenspiegel ... ein Gedicht

Auf der Straße macht der Fiat eine gute Figur. Selbst Ducato-Neulinge kommen mit ihm schnell zurecht. Hervorragend ist die Sicht nach vorn und zur Seite, seine Außenspiegel sind ein Gedicht. Richtig spannend wird es an Autobahnbaustellen, wo der Ducato mit 2,05 m Breite nur auf der rechten Spur Platz findet. Während er sonst gern auf die Überholspur wechselt, der italienische Kleinbus zählt zu den Schnellen im Land. Mit der starken Dreiliter-Maschine im Bug sind 160 km/h ohne großen Anlauf erreicht. Das viel gelobte Triebwerk kann alles und vieles besser: Mit niedrigen Drehzahlen cruisen, spontan antreten und mit seinen kulti-

ANZEIGE

BUSTOWN
Alles was ein Bus braucht!
Boeckels
021 54/9580-0
www.boeckels.de

vierten Manieren überzeugen. Die Beschleunigungswerte wären fulminant, das automatisierte Sechsgang-Getriebe wirkt mäßigend auf den Vortrieb. Nur wer das Gaspedal sanft bedient, wird gut bedient. Sonst verfällt der Getrieberechner in Hektik und lästige Pendelschaltungen. Unser Tipp: den Aufpreis (rund 1.500 Euro) sparen und lieber von Hand schalten. Der

fabelhafte Motor erfüllt hier samt Partikelfilter nur die Euro-5-Norm, sein Kraftstoffverbrauch kann sich dennoch sehen lassen. Mit durchschnittlich 8 l fährt man maßvoll, mehr als 10 l werden es kaum. Weil Fiat eben die neuen Euro-6-Motoren präsentiert hat, bleibt zu hoffen, dass es beim bescheidenen Dieseldurst bleibt.

Das schlicht gestrickte Breitspurfahrwerk, vorn mit Querlenkern und McPherson-Federbeinen und hinten mit blattgefederter Rohrachse, macht seine Sache prinzipiell gut. Der Ducato liegt wie ein Brett auf der Straße, rollt gelassen geradeaus und umrundet kurvige Kurse ohne große Seitenneigung. So jedenfalls kennen wir den Ducato, bestückt mit der chinesischen Billigbereifung (Maxus Vanpro) schiebt er gnadenlos über die Vorderachse und wimmert bereits bei niedrigen Kurvengeschwindigkeiten. Auch zum Federungskomfort sind noch ein paar Worte zu verlieren: Die Vorderachse stuckert, mit geringer Auslastung trampelt die Hinterachse. Besser geht es



Das Ducato-Cockpit: Nicht der neueste Schrei, aber gut zu bedienen.

mit der aufpreispflichtigen Luftfederung für die Hinterachse, die das steifbeinige Ansprechverhalten deutlich verbessert.

Fazit

Der aktuelle Ducato ist kein Jungspund mehr, sein kompaktes Fahrzeugkonzept mit Triebkopf und antriebslosem Rückraum bietet auch im Minibusgeschäft Vorteile. Er ist vergleichsweise günstig


zu haben, bietet viel Volumen und genug Nutzlastreserven. Sein Dieselvierzylinder spielt in der ersten Liga, beim Kraftstoffverbrauch und seinen Fahrleistungen. Was noch fehlt, wird jetzt nachgereicht: Euro 6, Sprintspar-Technologien und Sicherheitssysteme. Und würden wir gefragt, stünde mehr Fokus auf die Personenbeförderung und mehr Feinschliff auf der Agenda.

Wolfgang Tschakert



INDCAR



 Mercedes-Benz

MB ATEGO 1024 L4220
MB ATEGO 1224Lnr 4820

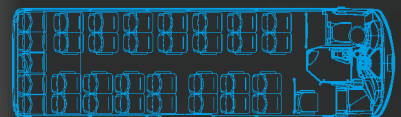
IVECO

IVECO CC100 4185
IVECO CC150 4815

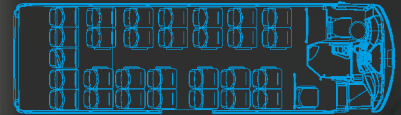


MAN N14 4850

NEXT6201. 33 PL. + R + F



NEXT6203. 29 PL. + R + F



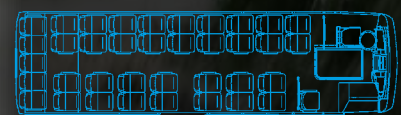
NEXT8701. 35 PL. + R + F



NEXT8703. 31 PL. + R + F



NEXT8702. 37 PL. + R + F



NEXT8704. 33 PL. + R + F



www.indcar.es