
Praxistest Fiat Ducato 2.2 180 Multijet 3: Talentierter Praktiker

Von Dennis Gauert, cen

Im italienischen Nutzfahrzeugsegment kehrt wieder Frische ein: Der Ducato macht sich ab sofort modernisiert auf die Reise. Mit dabei sind eine EPAS-Lenkung und damit auch autonome Fahrfunktionen. Zudem wartet der Transporter mit einem kräftigen und sparsamen Kraftpaket auf: Wir hatten es mit der Spitzenmotorisierung des 2,2-Liter-Turbodiesel zu tun. Die entwickelt 180 PS und sorgt mit einem Drehmoment von 450 Newtonmetern für kommoden Vortrieb – auch dank einer Neun-Stufen-Wandlerautomatik.

Außen wurde der Ducato in seiner achten Generation nur etwas nachgeschminkt, innen neue Technik integriert: Mit LED-Scheinwerfern (1000 Euro) passt sich der große Transporter den Gepflogenheiten der modernen Automobilwelt an. Spannend wird es erst im Innenraum: Hier sorgen neue Formen für ein gelungenes Ambiente. Nicht zuletzt das schicke Drei-Speichen-Lederlenkrad samt Schaltknauf (190 Euro) macht viel mehr Spaß als das gigantische Volant des Vorgängers. Auch die Sitze sind komfortabel und für längere Strecken bedenkenlos einsetzbar.

Beim Infotainment hat Fiat ebenfalls stark nachgebessert: Ein Zehn-Zoll-Infotainmentsystem (1600 Euro) mit hochauflösendem Bildschirm prangt im Armaturenbrett und passt sich farblich dem Design der Tachoelemente an. Zuständig für dessen Funktion ist Software von Tom-Tom, damit dürften sowohl technikaffine als auch konservative Bediener auf ihre Kosten kommen – dachten wir. Denn irgendwann fiel klammheimlich der DAB-Empfang aus. Diesem Bug entgegen stehen eine logische Menüführung und schnelle Reaktion. Auch die Sprachsteuerung zeigt sich treffsicher.

Top in der Stadt, schwammig auf der Bahn

Unser Testfahrzeug mit italienischer Nummernplatte ist besonders schick ausgestattet und wartet mit einer Neun-Stufen-Automatik auf, die den kräftigen Selbstzünder zielsicher mit dem Antriebsstrang verbindet. Mit flinken und angenehmen Fahrstufenwechseln und einem konstanten Drehmomentplateau mutiert der 3,5-Tonner glatt zum Alltagsmobil. Das hat der Ducato auch seiner neuen Lenkung zu verdanken, die besonders die urbane Transportbranche erfreuen dürfte. Für den Langstreckenfahrer ist sie aber zu gefühllos und fordert Korrekturen ein. Schon die mögliche Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (abgeregelt) holt den Fahrer aus der Komfortzone.

Doch Ducato-Käufer haben neuerdings die Option das Auto selbst fahren zu lassen: Wer sich nach der Bestellung etwas geduldet, erhält autonome Fahrfunktionen, die nun erstmals im Dicken aus dem Nutzfahrzeugwerk Sevel Sud verfügbar sind. Auf der Autobahn können Fahrer ihren Transporter dann selbstständig fahren lassen, müssen jedoch die Hand am Lenkrad behalten (Level 2). Für die günstige Preisklasse, in der der Ducato unterwegs ist, sind das überzeugende Eigenschaften.

Starker Nutzwert im Laderaum

Der Nutzwert des Ducato ist unangefochten: Mit 1480 Kilogramm Zuladung spielt unsere L2H2-Variante ihre Stärken voll aus. 13 Kubikmeter Ladevolumen stehen überdies hinter der Fahrgastzelle bereit. 3,12 Meter lange Gegenstände lassen sich entweder durch eine 1,25 Meter breite Seitentür oder durch die hinteren Türen hinein bugsieren. Die beiden Hecktüren arretieren sich selbstständig in drei Stufen. Flurförderzeuge haben also leichtes Spiel mit dem Ducato.

Im Alltag macht der Fiat Spaß und lässt sich leicht und entspannt steuern. Mit der Kraft

des 2,2-Liter-Selbstzünders im Rücken hängt man auch mal einen Kompaktwagen ab. In immerhin 10,5 Sekunden ist der Sprint auf Tempo 100 km/h absolviert. Bei gleicher Leistung hätte ein Stuttgarter Transporter sicher noch eine Schippe draufgelegt, doch bei der Effizienz ist der Italiener auf gleicher Höhe: 9,5 Liter Testverbrauch sind für einen so stark motorisierten 3,5-Tonnen Transporter (Leergewicht 2020 kg) eine Sensation.

Fazit: Der Ducato wird mit den sinnvollen Neuerungen seinen Platz in den Verkaufslisten verteidigen. Die EPAS-Lenkung lockt den Paketdienst, seine Extras die Reisefreunde. Insgesamt macht der Fiat einen soliden Eindruck, Abstriche gibt es qualitativ gesehen im Innenraum und beim Fahrverhalten bei hohen Geschwindigkeiten. Dafür ist er recht günstig: Mit einem Nettopreis von knapp 42.000 Euro lässt sich Fiat unseren Maxi L2H2 mit Multijet-3-Topmotorisierung und Neun-Stufen-Automatik sowie einem Großteil der verfügbaren Extras nicht gerade vergolden. Die einfachste Variante gibt es bereits für 27.124 Euro. (aum/deg)

Daten Fiat Ducato 2.2 180 Multijet 3 Maxi L2H2

Maße (L x B x H in m): 5,41 x 2,05 x 2,54

Radstand: 3,45 m

Antrieb: R4-Diesel, 2184 ccm, VGT-Turbolader, Frontantrieb, Neun-Stufen-Automatik

Max. Leistung: 180 PS (132 kW) bei 3500 U/min

Max. Drehmoment: 450 Nm bei 1500–1750 U/min

Verbrauch (WLTP): 8,9–9,5 Liter

CO₂-Ausstoß: 232–251 g/km

Testverbrauch: 9,5 Liter

Leergewicht: 2020 kg

Ladevolumen: 13 Kubikmeter

Nutzlast: 1480 kg

Zul. Gesamtgewicht: 3500 kg

Testfahrzeug: 41.770 Euro (netto)

Bilder zum Artikel



Fiat Ducato.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



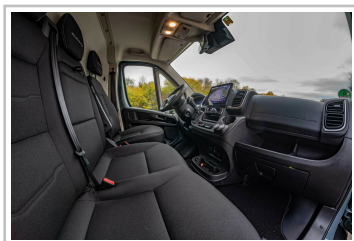
Fiat Ducato.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



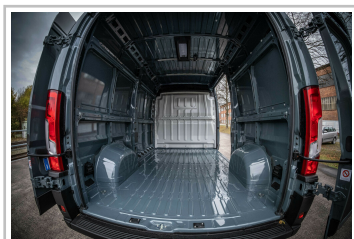
Fiat Ducato.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Fiat Ducato.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Fiat Ducato.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Fiat Ducato 2.2 180 Multijet 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert
