

Fiat Ducato 2.8 JTD Power



Testbericht

Der stärkste Fiat Ducato: Auf der ersten Testtour durch die Alpen zeigt der neue 146-PS-Motor, was in ihm steckt.

Schlicht und einfach „Power“ verheißt der Namenszusatz des neuen Fiat-Motors. Davon kann man im Reisemobil selten genug haben. Satte 146 PS statt der üblichen 127 PS hat die Power-Variante zu bieten. Klingt soweit gut. Doch wie fühlt sich das Kraftpaket auf Tour wirklich an?

Ein TEC Rotec 630 G steht auf einer Fiat-Teststrecke nahe Turin zur ersten Probefahrt bereit. Rund sechseinhalb Meter lang ist er und gut 3,2 Tonnen schwer, also ein typisches Alkovenmobil. Von außen deutet nichts auf den Power-Motor hin. Den entsprechenden Schriftzug bekommt der Käufer beigelegt. Nach dem Schlüsseldreh ebenfalls keine Auffälligkeiten. Der 146-PS-Motor klingt wie der bestens bekannte 2.8 JTD. Kein Wunder: Im Wesentlichen beschränken sich die Neuerungen auf einen Turbolader mit verstellbaren Schaufeln. Übertriebene Erwartungen dämpfen bereits die Werksangaben. Der höchste Drehmomentwert kletterte bei der Power-Version lediglich von 300 auf 310 Nm. Dennoch bemerkt der 127-PS-gewohnte Ducato-Fahrer den Fortschritt.

Bei niedrigeren Drehzahlen setzt verwertbarer Schub ein. Der früher ansprechende Lader ebnet das Turboloch des 2.8 JTD ein wenig ein. Auf dem topfebenen Fiat-Testparcours kann der Ducato seine Power kaum unter Beweis stellen. Also ab in die Berge und auf direktem Weg zu den promobil-Teststrecken rund um Stuttgart. Auf kleinen Landstraßen geht es stetig bergauf in Richtung Schweizer Grenze, eine Übung, die der Power-Ducato lässiger meistert als der 2.8 JTD. Innerorts rollt man bei Tacho 50 gemütlich im vierten Gang dahin; am Ortsende genügt der Tritt aufs Gaspedal, und der TEC beschleunigt mühelos aus 1500 Touren auf Landstraßentempo. Nicht überschäumende Kraft ist seine Stärke, sondern der gleichmäßige, kultivierte Antritt. Schon vor dem Simplonpass stellen lange Steigungen eine echte Herausforderung für viele Reisemobile dar. Der TEC fällt bei voll durchgetretenem Gaspedal weder bei Drehzahl noch Geschwindigkeit nennenswert ab. Ebenso wenig wird er auf den Serpentinstraßen zum Verkehrshindernis. Während der 127-PS-Motor schon vor seiner Nenndrehzahl zugeschnürt wirkt, schüttelt die Power-Version ihre Leistung lockerer aus dem Ärmel. Bei zügiger Fahrweise halten sich sogar manche Motorradfahrer mit Überholmanövern zurück. Eher bremsen hier und da Kleinwagen den Vorwärtsdrang. Nur der oft sichtbare Rußausstoß rückt den Ducato in die Nähe von Lkw statt Pkw.

Nach stressfrei bezwungenem Simplon- und Grimselpass bleibt Zeit für Tankstopp und Verbrauchskontrolle: Durchschnittlich 13,4 Liter auf 100 Kilometer, kein schlechter Wert für einen geforderten, kaum 500 Kilometer alten Motor. Weiter geht's durch die Schweiz auf vorwiegend ebenen Landstraßen und Autobahnen. Der Power-Motor profitiert bei höherem Tempo weniger von seinem Drehmomentplus als von seiner neu abgestimmten Übersetzung. Eigens dafür ließ sich Fiat Alkovenaufbauten für Prototypen fertigen. Das Ergebnis: eine Übersetzung des fünften Gangs, die zwischen der bisherigen kurzen und langen Variante liegt. So passt der Anschluss beim Hochschalten vom vierten in den fünften Gang perfekt. Bei Vollgas auf deutschen Autobahnen bestätigt sich dieser Eindruck. Die Leistung von 146 PS liegt bei 3600 Touren und damit einem praxisgerechten Tempo von 133 an. Wiederbeschleunigen heißt da nicht automatisch zurückschalten. So kommt deutlich mehr Ruhe in den Fahrstil. Eine Automatik sieht Fiat für den Power-Motor jedoch nicht vor. Weiterer Wermutstropfen: der Aufpreis von knapp 1400 Euro gegenüber dem 127-PS-Motor. Auf der promobil-Teststrecke liefert der stärkste Serien-Ducato seine Gegenleistung in harten Zahlen: So schnell wie der TEC beschleunigte hier bislang noch kein vergleichbarer Ducato. In der Elastizität erreicht er im fünften Gang das hohe Niveau des 127-PS-Motors mit kurzer Übersetzung – bei geringerem Testverbrauch. Keine Frage: So ein Antrieb hat dem Ducato bislang gefehlt.

Technische Daten (Stand: September 2004)	
Hersteller:	Fiat Automobil AG
Modell:	TEC Rotec 630 G
Basisfahrzeug:	Fiat Ducato 2.8 JTD Power
Typ:	Alkoven
Basismotor:	Turbodiesel
KW:	107
PS:	146