# Vorstellung Fiat Ducato: Der Goldesel wird elektrisch

Von Michael Kirchberger

Es war nur eine Frage der Zeit, bis auch Fiat seinen Besteller, den Transporter Ducato, elektrifiziert. Zum 40. Geburtstag des erfolgreichen leichten Nutzfahrzeugs ist es soweit. In zahlreichen Karosserievarianten, mit langem oder kurzem Radstand, Hoch- oder Flachdach und mit zwei unterschiedlichen kräftigen Batterien kommt der bei Spediteuren und Handwerkern gleichermaßen beliebte Transporter nun auf die Straßen. Gleichzeitig bekommen auch die konventionell motorisierten Varianten eine Auffrischung. Moderne Assistenzsysteme und bessere Konnektivität sollen den Ducato in der Kundengunst noch weiter nach vorne bringen.

Billig ist der Elektrobrummi nicht. 55.400 Euro (zuzüglich Mehrwertsteuer) kostet er in der Ausführung L2H1, also mit mittlerem Radstand und dem normalen Dach, ausgestattet mit dem 47-kWh-Akku, der für 235 Kilometer Reichweite gut sein soll und sich aus drei Modulen zusammensetzt. Die größte Batterie, die rund 12.000 Euro teurer ist, umfasst fünf Module und liefert 79 kWh, die wiederum für 371 Kilometer reichen sollen. Wohlgemerkt im WLTP-City-Zyklus, der deutlich längere Fahrstrecken errechnet als beim Überlandbetrieb, da Elektrofahrzeuge in der Stadt eben wesentlich weniger Energie verbrauchen. Im normalen Zyklus sinken die Reichweiten auf 170 und 235 Kilometer.

Allerdings rechnet Fiat vor, dass die Wartungsarbeiten am elektrischen Antriebsstrang deutlich geringer sind als bei einem Verbrennungsmotor. Weder Ölwechsel noch der Austausch üblicher Verschleißteile sei notwendig, die Gesamtkosten, die so genannten Total Costs of Ownership, lägen wesentlich niedriger als beim Diesel. Außerdem bieten die Italiener als Kaufanreiz zum Marktstart die ersten fünf planmäßigen Fahrzeugwartungen innerhalb von 60 Monaten nach der ersten Zulassung gratis an. Der E-Ducato bekommt mit der 47-kWh-Batterie eine Garantie von acht Jahren oder 160.000 Kilometer, für den mit dem großen Akku steht Fiat zehn Jahre oder 220.000 Kilometer gerade.

Geladen werden die Batterien von Onboard-Geräten mit elf kW, ein 22-kW-Wechselstromlader soll bald folgen. Als weitere Option gibt es einen Gleichstrom-Schnelllader mit 50 kW. In weniger als einer halben Stunde lässt sich Energie für 100 Kilometer Fahrstrecke nachladen. Das ist jedoch für viele Einsatzzwecke nicht unbedingt notwendig. In einer Partnerschaft mit DHL hat Fiat herausgefunden, dass viele Lieferfahrzeuge hauptsächlich stehen, während ihre Fahrer die Pakete zu Fuß ausliefern. Der Weg zum nächsten Kunden ist meist nicht weit, die einzige Herausforderung könnte die Anreise vom Depot zum Einsatzgebiet oder der Weg dorthin zurück werden.

Mehr als zehn Varianten des E-Ducato bietet Fiat an. Es gibt den klassischen Kastenwagen in verschiedenen Längen, eine Kleinbusversion und das Fahrgestell mit Fahrerkabine für Sonderaufbauten. Die Tonnage reicht bis 4,25 Tonnen, die Nutzlast bis zu 1910 Kilogramm. Er habe das größte Ladevolumen aller batterieelektrischen Kleintransporter, sagt Fiat, was man bei Packmaßen von zehn bis 17 Kubikmeter gerne glauben will. Beim elektrischen Fahren unterstützt der Fahrmodusschalter, dessen Eco-Programm das Spitzentempo und die Beschleunigungswerte reduziert, dann wirkt der Ducato schon sehr schaumgebremst. Der normale Modus bietet hinreichend Kraft um eine Kreuzung flink zu überqueren und der Power-Mode mobilisiert die volle Leistung des E-Motors, die bei 90 kW (122 PS) liegt. Er erreicht ein Spitzendrehmoment von 280 Newtonmeter und hilft dann beim Überwinden kräftiger Steigungen.

Angenehm ist die Ruhe beim Fahren. Das Dieselhämmern vermisst kein Mensch, nur die zahlreichen Warn- und Hinweistöne, die beim elektrischen Betrieb nicht verstummen wollen, nerven schnell. Gestartet werden kann der E-Ducato nur wenn der Fahrer

angeschnallt und seine Tür geschlossen ist. Großartige Wahlmöglichkeiten, abgesehen von den drei Fahrprogrammen, bestehen nicht, nur die Stärke der Rekuperation lässt sich über den Automatik-Schalthebel einstellen. Unterstützt wird der Fahrer von einer Zusatzarmatur, die ihm die Reichweite und den aktuellen Energieverbrauch anzeigt. Sie wertet außerdem aus, was die Klimaanlage oder das Audiosystem an Strom schlucken. Alles, was nicht an Bord geregelt werden kann, übernimmt die Fiat-Tochtergesellschaft Mopar mit einem eigenen Flottenmanagement für die Elektro-Transporter inklusive Beratung bei der Ladestrategie und der richtigen Wahl des Stromanbieters.

Doch auch der herkömmlich angetriebene Ducato bekommt jetzt eine Auffrischung. Anfang 2022 wird er das autonome Fahren im Level 2 beherrschen, dann erhält er eine Stopp-&-Go-Funktion für die Fahrten im Stau, Fahrer- und Spurüberwachung sowie eine Verkehrszeichenerkennung. Mehr Komfort bringt das schlüssellose Zugangs- und Start-System, die Feststellbremse wird elektrisch, es gibt auf Wunsch eine 230-Volt-Steckdose, eine Ladeschale fürs Handy und eine beheizbare Frontscheibe. Neu ist auch die selbstnivellierende Luftfederung mit Ladekantenabsenkung.

Von außen gibt sich der Ducato 2022 mit neuen LED-Scheinwerfern zu erkennen, außerdem wurden Kühlergrill und Lufteinlassgitter modernisiert. Innen wurde verhalten erneuert, das Display zwischen den Instrumenten funzelt immer noch grob gepixelt in schlecht ablesbarem Rot. Das praktische Klemmbrett oben auf der Armaturentafel haben wir dagegen nicht mehr entdeckt. Dafür gibt es jetzt einen Beifahrersitz, dessen Fläche hochgeklappt werden kann um auf der Konsole zu arbeiten oder auch zu frühstücken. (aum/mk)

# Bilder zum Artikel

Fiat E-Ducato.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Fiat E-Ducato.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Fiat E-Ducato.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Fiat E-Ducato.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Fiat E-Ducato.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger