

# Rekordmeister

**Fahrbericht:** Der Fiat Ducato ist kräftig gewachsen. Bei Innenhöhe und -breite setzt er neue Maßstäbe. Hinzu kommen kräftige Motoren mit Leistungen von 100 bis 157 PS.

**H**ineinlaufen statt einsteigen heißt die Devise beim neuen Fiat Ducato. Die Fahrertür öffnet beim Einsteigen fast 90 Grad. Der Sitz ist höhenverstellbar, das Lenkrad axial – dieses Cockpit passt und sitzt, ob für kleine oder große Fahrer. Fiat legt Wert auf Komfort beim jüngsten Spross der Nutzfahrzeugfamilie. Atlas ins ausladende untere Türfach, DIN-A4-Mappe von oben ins kleinere Fach geschoben, die Getränkeflasche ins gekühlte Fach rechts oben auf dem Armaturenbrett. Den Laptop in das große geschlossene Fach unten in der Mittelkonsole. Kleinkram hinein in die vielen offenen Ablagen, Papiere ins Handschuhfach.

Der Italiener ist ausgesprochen praktisch veranlagt – auch wenn es ums Laden geht. Dank Frontantrieb liegt der Boden nur 53 Zentimeter über der Fahrbahn. Vier Län-

gen und drei Höhen summieren sich zu einem Frachtraum zwischen 8 und 17 Kubikmeter Volumen. Dazu kommen Hecktüren in drei Höhen, Schiebetüren in zwei Höhen und Breiten. Und dass die Schiebetüren nicht so recht schließen wollen, wird sich in der Serie hoffentlich noch geben. Die Gesamtgewichte reichen in drei Stufen von 3 über 3,3 bis 3,5 Tonnen. Wer mehr will, greift zum Ducato Maxi, der darf wahlweise 3,5 oder 4 Tonnen wiegen.

Der Ducato trumpft mit respektablen Daten auf: maximal 2,17 Meter Stehhöhe – Rekord. Knapp 1,9 Meter Innenbreite, 1,42 Meter Abstand zwischen den Radkästen – ebenfalls Rekord. Doch Vorsicht: Der Ducato ist 2,05 Meter breit – wieder Rekord. Aber deshalb bleibt ihm auch manche Fahrspur verschlossen.

Um so temperamentvoller nutzt er die anderen Fahrbah-

nen, schon in der Basismotorisierung prescht der Ducato fast heißblütig los. 100 PS aus 2,2 Liter Hubraum können sich sehen lassen, maximal 250 Newtonmeter Drehmoment bereits bei 1.500 Touren sowieso. Das ergibt zusammen mit knackig kurzen Übersetzungen einen flinken Stadtbewohner. Darf's ein wenig mehr sein? Bitteschön: 120 PS aus 2,3 Liter und 320 Newtonmeter stehen für höhere Gewichte zur Verfügung. Obendrauf gibt's dann auch sechs statt fünf Gänge.

Die Topmotorisierung, ein Vierzylinder mit drei Liter Hubraum, ist aus dem Iveco Daily bekannt. Hier leistet die Maschine 157 PS und entpuppt sich mit einem maximalen Drehmoment von 400 Newtonmeter als Sahnestück. Der Joystick-Schalthebel, griffbereit rechts vom Lenkrad angebracht, flutscht munter durch die Schaltgas-



Das Design des neuen Ducato polarisiert. Dafür verfügt der Transporter über einen höheren Wiedererkennungswert als zuvor.

sen, präzise und auf kurzem Wege.

Das Fahrwerk ist zusammen mit der Motorleistung gewachsen. Geblieben ist das Grundprinzip von McPherson-Federbeinen vorn und starrer Rohrachse mit Parabelfedern hinten. Aber die Ingenieure haben die Technik verfeinert. Im Ergebnis lässt sich der teilbeladene Ducato auch durch flotte Spurwechsel nicht aus der Ruhe bringen, zeigt sich allerdings auch etwas bockig.

Die Sicherheitsausstattung entspricht dem Standard: ABS

und Fahrerairbag sind serienmäßig, ebenso ein Bremsassistent. Seiten- und Kopfairbags gibt's auf Wunsch, ebenso wie ESP mit allerhand elektronischen Beigaben wie Gewicht- und Schwerpunkterkennung oder einer Anfahrhilfe am Berg. In Verbindung mit dem stärksten Motor zählt ESP zum Serienumfang.

Ohnehin zeigt sich Fiat spendabel: umlaufende Schutzplanken, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, höhenverstellbarer Fahrersitz, verstellbarer Beifahrersitz, Bordcomputer –

alles Standard. Das ist ein Wort für einen in der Basisversion knapp fünf Meter langen Transporter mit drei Tonnen Gesamtgewicht und einem Grundpreis von 19.800 Euro.

Seine Verpackung aber polarisiert: Eine klassische Schönheit ist der neue Ducato nicht. Aber im Unterschied zu früher unverwechselbar gestaltet. Höchstens mit seinen Kollegen kann man ihn durcheinanderbringen: Die ebenfalls neuen Citroën Jumper und Peugeot Boxer unterscheiden sich nur marginal vom Fiat.

Randolf Unruh

## DAS PROGRAMM

Modell	L1, Länge 4.963 mm	L2, Länge 5.413 mm	L3, Länge 5.998 mm	L4, Länge 6.363 mm
H1, Höhe 2.254 mm	Volumen 8 m <sup>3</sup> Ducato: 3/3,3/3,5 t Maxi: 3,5 t	Volumen 10 m <sup>3</sup> Ducato: 3/3,3/3,5 t Maxi: 3,5 t	-	-
H2, Höhe 2.524 mm	-	Volumen: 11,5 m <sup>3</sup> Ducato: 3,3/3,5 t Maxi: 3,5/4 t	Volumen: 13 m <sup>3</sup> Ducato: 3,3/3,5 t Maxi: 3,5/4 t	Volumen: 15 m <sup>3</sup> Ducato: - Maxi: 3,5/4 t
H3, Höhe 2.764 mm	-	-	Volumen: 15 m <sup>3</sup> Ducato: 3,5 t Maxi: 3,5/4 t	Volumen: 17 m <sup>3</sup> Ducato: - Maxi: 3,5/4 t

## DIE MOTOREN

Typ	100 Multijet	120 Multijet	160 Multijet Power
Bauart	4-Zylinder-Turbodiesel-Direkteinspritzer, Common-Rail-Einspritzung, 4 Ventile pro Zylinder, Euro 4		
Hubraum	2.198 cm <sup>3</sup>	2.287 cm <sup>3</sup>	2.999 cm <sup>3</sup>
Leistung	74 kW/100 PS bei 2.900 U/min	88 kW/120 PS bei 3.600 U/min	116 kW/157 PS bei 3.500 U/min
Max. Drehmoment	250 Nm bei 1.500 U/min	320 Nm bei 2.000 U/min	400 Nm bei 1.700 U/min
Wartungsintervall	40.000 km	45.000 km	45.000 km

## Streben nach Größerem

**Markteintritt:** Humbaur, Spezialist für leichte Anhänger, bietet künftig auch Auflieger an. Mit marktgerechten Preisen und verwindungsarmen Chassis will das Unternehmen Kunden überzeugen.

**B**ei den Kleinen ist Humbaur schon ein ganz Großer in Europa. Jährlich 30.000 Anhänger verlassen das Werk in Gersthofen bei Augsburg. Das Produktportfolio umfasst 330 Serienmodelle mit Gesamtgewichten von 750 Kilogramm bis 30 Tonnen. Nun hat sich der Fahrzeugbauer an Auflieger mit Gesamtgewichten bis 35 Tonnen herangewagt.

Auf den schmucken Namen Big One hört das jüngste Familienmitglied. Dahinter verbirgt sich eine Sattelpritsche mit Schiebepardinenaufbau. Die soll mit zwei Aufsattelhöhen vom Band laufen – mit 1.070 und 1.170 Millimetern. Dies geht allerdings zu Lasten der Innenhöhe, die bei 1.070

Millimeter Aufsattelhöhe 2.700 Millimeter im Licht misst. Im anderen Falle sind es 2.630 Millimeter.

Stellvertretend präsentiert der Hersteller anlässlich der Präsentation des Trailers ein Vorserienmodell, das in der Basisversion ein durchaus passables Eigengewicht von 6.460 Kilogramm auf die Waage bringt. Das können andere zwar noch ein bisschen besser, allerdings setzt Humbaur bei der Serienausstattung auf gewisse Standards.

Augenfällig ist das robuste Chassis. Das erinnert auf den ersten Blick auch wegen der gleichermaßen serienmäßigen Verzinkung an Trailer von Schmitz Cargobull. Ebenfalls angelehnt an die Philosophie des Marktführers sind die verbolten Querträger, die der Hersteller alle 350 Millimeter durch die geschweißten Längsträger (Halshöhe 120 Millimeter, nach den Stützen 410 Millimeter) steckt. Das enge Raster der Querträger und ein 27 Millimeter dicker Siebdruckboden ermöglichen serienmäßig 7.000 Kilogramm Staplerachsdruk.

Größere Unterschiede zum Wettbewerb finden sich beim genauen Hinschauen. Marketingchef Hermann Kapfer weist darauf hin, dass das Fahrzeug vollständig in Eigenregie entstanden ist. »1,5 Jahre hat unsere Entwicklungsab-



Dieses Jahr will Humbaur bis zu Big One bauen. 2007 sollen es bereits 1.000 Stück sein.

teilung am Big One gearbeitet«, betont er. Solche Unterschiede also finden sich im Fahrwerk. Achsquerstreben und je ein Torsionsrohr vor und hinter dem Achsaggregat sollen besonders gut Verwindungskräfte aufnehmen. Vorbildlich ist die saubere Verlegung sämtlicher Leitungen. Da hängt nichts durch oder droht zu scheuern. Im Halsbereich werden sie in Rohren durch die Träger geführt.

Die Achsen des Big One stammen stets von SAF, Typ Intradisc plus Integral. Bei entsprechender Nachfrage sollen weitere Achsfabrikate erhältlich sein, verspricht Thomas Lang, zuständig für den Vertrieb des Produkts. Schon optional erhältlich ist eine gelenkte dritte Achse. Der Bereifung dienen Pneu der Dimension 385/65 R 22,5.

Bei der Ladungssicherung bietet der Markteinsteiger den heutigen, hohen Standard. Serienmäßig sind 15 Paar versenkte Zurrösen im Außen-

rahmen alle 800 Millimeter. Hinzu kommt ein Paar an der Hecktraverse sowie im Vorserienmodell ein Paar Zurrösen an der Stirnwand. Bei Serienfertigung sollen es hier zwei Paar sein. Hinzu kommt ein Langlochaußenrahmen mit Zurrpunkten alle 100 Millimeter. Eine geschraubte Palettenanschlagleiste, die ebenfalls schwer an das Produkt aus dem Münsterland erinnert, gibt es gegen Aufpreis. Im Gegensatz zu den Wettbewerbern klaffen allerdings an den Rungentaschen keine Löcher. Hier sitzt ein ebenfalls angeschraubtes Blech dahinter. Gut, wenn die drei Paar Rungen – bei Humbaur in der Regel von Hestal – mal in eine andere der fünf Paar Rungentaschen sollen.

Die Stirnwand aus Stahlecken und gesteckten Aluprofilen schützt innen ein Stahlanfahrerschutz. Das Heckportal aus Alu wird an vier Scharnieren ebenfalls von Stahlecken gehalten. Die

## Fünf Fragen an

**M**arketingchef Hermann Kapfer, der mit einem hochwertigen Produkt den Großen den Kampf ansagt.



Humbaur-Marketingchef Hermann Kapfer.

**trans aktuell:** Wieso wagen Sie sich in das Haifischbecken Aufliegermarkt?

**Kapfer:** Dieser Schritt ist die letzte Konsequenz der Ausgestaltung unseres Produktportfolios. Wir haben das Know-how und genau wie unsere Wettbewerber produzieren wir Anhänger in großen Stückzahlen. Daher können wir etwa bei Achsen, Stahl und Alu Synergien erzielen und auch Sattelaufleger zu marktgerechten Preisen anbieten.

**Warum sollte ein Kunde einen Auflieger von Humbaur kaufen?**

Zum ersten, weil wir ein qualitativ hochwertiges Produkt bauen. Zum zweiten, weil der Markt nach einem weiteren Anbieter verlangt. Nicht alle Kunden sind mit den großen Herstellern zufrieden. Dort sind sie oft nur eine kleine Nummer.

**Welche Stückzahlen wollen Sie produzieren und wo soll es hingehen?**

Im kommenden Geschäftsjahr haben wir vor, zwischen

300 und 500 Einheiten zu schaffen. Das heißt, wir wollen zwei bis drei Auflieger am Tag fertigen. 2007 wollen wir deutlich über 1.000 Stück liefern und dann weiter um jeweils 30 Prozent pro Jahr wachsen.

**Wie ist ihr Vertrieb aufgestellt?**

Wir haben einen Außendienst mit sieben Mitarbeitern und einen Innendienst. Hinzu kommt eine Mannschaft für den Export.

**Welchen Service bieten Sie?**

Unser Partner ist Service 24. Hierüber bieten wir ein europaweites Servicenetz an.

Scharniere verstecken sich gut geschützt hinter einem Anfahrerschutz aus Stahl.

Obenauf thront beim Demonstrationsmodell ein einfacher Schiebepardinenaufbau mit Schiebeverdeck von Autocar der mehr Wetterschutz als Mittel zur formschlüssigen Ladungssicherung ist. Humbaur liefert allerdings auch eine Variante, die die Vorgaben

der Norm DIN EN 12642 XL erfüllt. Genauso wartet auch nur der Prototyp mit einem Aufstieg auf, der nicht die Erwartungen der Berufsgenossenschaft erfüllt. Eine solche Variante ist ab Serie gleichfalls Serienstandard.

Als nächsten Schritt verspricht Marketingchef Kapfer eine Megaausführung mit 3.000 Millimeter Innenhöhe. tr