

# Leistungsstark und sicher – Transit, Ducato und Movano

**Der Generationswechsel der Transporter um 3,5 t Gesamtgewicht ist auch bei anderen Herstellern im Gange. Transit und Ducato fahren jetzt nicht nur mit neuem Gesicht, sondern bieten erheblich mehr in punkto Sicherheit und Fahrkomfort. Auch die vom Ducato abgeleiteten Schwestermodelle Citroën Jumper und Peugeot Boxer wurden überarbeitet – ebenso die baugleichen Modelle Master und Movano von Renault und Opel.**

## Mehr Sicherheit und Fahrkomfort

Nach dem erfolgreichen Start des Mercedes Sprinter und VW Crafter [1] sind nun die Wettbewerber an der Reihe. Sie streben zu den gleichen Zielen: Leicht wie ein Pkw sollen die Transporter zu fahren sein. Auch müssen sie in der Sicherheit endlich mit ihnen gleichziehen. Bestes Beispiel ist die Übernahme des bisher in Pkws weit verbreiteten elektronischen Stabilitätsprogramms ESP, das einem Schleudern durch automatischen Bremseneingriff entgegen wirkt.

Das bereits seit dem Jahr 2003 im Sprinter verwendete System von Bosch wird nun als Weiterentwicklung mit zusätzlichen Funktionen von allen großen Konkurrenten angeboten. Diese Transporter-ESP verfügen vor allem über eine Erkennung des Beladungszustandes und bieten außerdem Brems- und Anfahrassistenten.

Zur besseren passiven Sicherheit der Transporter tragen Fahrerfrontairbags und Gurtstraffer in der Serienausstattung bei. Frontairbags für die Beifahrer, Seitenairbags und Kopfairbags sind auch schon zu erhalten – allerdings gegen Aufpreis.

Insgesamt gelten für Kombis, Kasten- und Pritschenwagen der „großen“ Transporterklasse die Trends: größer, leistungsstärker, umweltfreundlicher und variantenreicher. Alle Motoren erfüllen die ab Oktober auch für Lkw verbindliche Euro-4-Abgasnorm. Mehr und mehr werden die Transporter auch mit Partikelfilter ausgerüstet. Tabelle 1 gibt einen Überblick zum technischen Stand.

## Die neue Generation

### Ford Transit

Die nunmehr sechste Generation fällt durch ihr kantiges Außendesign mit dem frontal dominierenden Markenlogo auf (Bild 1). Der Innenraum ist ergonomisch neu gestaltet. Nun hat auch der Transit einen Joystick-Schalthebel, der den Durchstieg erleichtert (Bild 1 a). Leider ist das neue Lenkrad nicht verstellbar. Nützlich sind dagegen Lösungen wie:

- Verschleißanzeige für Bremsbeläge
- klappbare Ess- und Arbeitsflächen
- Handschuhfach mit integrierten Hängeschienen für Akten
- Halter für 2-l-Getränke-Flaschen sowie Optionen wie
- Tempomat
- Einparkhilfe
- Navigationssystem

- Bluetooth-Schnittstelle und
- Freisprechanlage.

Der Ford Transit ist wie bisher, je nach Nutzlast-Kategorie und Motorisierung, wahlweise mit Frontantrieb oder angetriebener Hinterachse zu haben. Die Varianten mit Frontantrieb haben 2,2-l-Dieselmotoren mit 85, 110 und 130 PS, die heckangetriebenen 2,4-l-Motoren mit 100, 120 und 140 PS. Pluspunkte sammelt der Heckantrieb in Sachen Handling und Traktion. Neu ist ein 2,3-l-Benziner mit 145 PS. Dieser könnte eine gute Basis für Erd- oder Flüssiggasumrüstung abgeben.

Die Lenkung wirkt jetzt generell beim Transit deutlich direkter.

Beim Kastenwagen gibt es drei Radstände zur Auswahl, vier Längen und drei Höhen (ausgewähltes Modell in Tabelle 2).

Zum Aufpreis von 2000 Euro ist das Branchenmodell „Service Line“ lieferbar, das den Kasten- zum Werkstattwagen macht. Es enthält einen Holzboden mit Verzurrösen, Holzseitenwandverkleidungen, Regale und einen Schraubstock.

Die Kastenwagenpalette wurde um eine Flachdachausführung mittleren Radstandes erweitert, die das Befahren von Parkhäusern und Tiefgaragen erleichtert (Höhe etwa 2,0 m). Elektrische Schiebetüren wie beim Sprinter gibt es allerdings nicht.

Ford hat das Fahrverhalten, die Geräuschdämmung und den Fahrkomfort spürbar verbessert. Dennoch erreicht der neue Transit das von Sprinter und Crafter gebotene Niveau nicht ganz. ESP gibt es nur optional und auch nicht für alle Modelle. Ein Automatikgetriebe ist noch nicht im Programm, ebensowenig Dieselpartikelfilter und Kopfairbags. So bleiben die günstigeren Preise, die mit 18475 Euro für den Kastenwagen beginnen.

### Fiat Ducato

Im Transporterbau gehört die Kooperation unterschiedlichster Hersteller zur gängigen Praxis, selbst wenn sie



1 Ford Transit mit neuem Gesicht und ... mit neuem Cockpit



2 Fiat Ducato mit neuer Frontpartie und mehr Laderaum

Fotos: Hersteller

auf anderen Gebieten schärfste Konkurrenten sind. Der Grund: Einer allein kann die hohen Entwicklungskosten kaum noch schultern.

Was für die Zusammenarbeit von Mercedes-Benz und VW bei Sprinter und Crafter gilt, trifft erst recht auf die Allianzpartner Fiat und PSA zu. Beide fertigen zusammen im italienischen Sevel-Werk bereits seit 1981 das gemeinsam entwickelte Transporter-Trio Fiat Ducato, Peugeot Boxer und Citroen Jumper. Außen unterscheidet sie nur das Markenlogo. Im Innern sind es die eigenen Motoren, die jeder der Partner zuliefert. Jetzt wurde die dritte Generation der Baureihe präsentiert. Stellvertretend wird hier der Fiat Ducato vorgestellt (ausgewähltes Modell in Tabelle 2), der auf dem deutschen Markt auch den Anfang machte.

Der neue Ducato ist verfügt über mehr Laderaum und ist auch mit Hochdach lieferbar. Zudem ist er leistungstärker, komfortabler und sicherer als sein Vorgänger (Bild 2). Die Frontpartie mit hochgesetzten Klarglasscheinwerfern hat einen Luftwiderstandsbeiwert von nur 0,31. Im neuen Fahrerhaus gibt es koaxiale Lenkradverstellung, Joystick-Schaltung, Weitwinkelspiegel, Frontscheibe mit Infrarotwärmeschutz, Einparkhilfen und bis zu sechs Airbags. Im Gegensatz zu Sprinter, Crafter und Transit ist der Ducato ausschließlich mit Frontantrieb zu haben (Tabelle 1). Drei lauffähige Multijet-Dieselmotoren mit 100, 120 und 157 PS sorgen für zugstarke Motorisierung. Im Vergleich zu den bisherigen Motoren wurde vor allem das Drehmoment erhöht und der Kraftstoffverbrauch reduziert.

Alle Ducato-Modelle gibt es mit ESP – serienmäßig jedoch nur als Variante mit der höchsten Leistung. Dieses ESP hat Beladungserkennung, Brems- und Berganfahrassistent, Antischlupf- und Motor-Schleppmoment-Regelung. Die Aufbauvarianten sind ähnlich der Konkurrenz. Beim Kastenwagen liegt die Ladekante jetzt 30 mm tiefer. Auf Wunsch ist Luftfederung an der Hinterachse erhältlich, die mit Niveauregulierung einhergeht. Sie gestattet außerdem zum leichteren Beladen eine Heckabsenkung um 70 mm.

Partikelfilter, Automatikleitungen und Erdgasantrieb gibt es noch nicht. Den im Sprinter gelobten Sitz- und Bedienkomfort findet man hier – wie im Ford Transit – nicht ganz. Der Fahrersitz ist nur kipp- und nicht in der Höhe verstellbar. Insgesamt liegt der Ducato im Preis mit dem Transit etwa gleichauf.

**Tafel 1 Überblick zum technischen Stand**

Modellreihe	MB Sprinter	Ford Transit	Fiat Ducato	Opel Movano	Opel Vivaro
Zulässiges Gesamtgewicht t	3,0 bis 5,0	2,6 bis 4,25	3,0 bis 4,0	2,8 bis 3,5	2,7 und 2,9
Ladevolumen m <sup>3</sup> (Kastenwagen)	7,5 bis 17,0	6,3 bis 11,6	8,0 bis 17,0	8,0 bis 13,9	5,0 bis 8,4
Motorleistung kW/PS (Dieselmotoren)	65 bis 135/88 bis 184	63 bis 103/85 bis 140	74 bis 115/100 bis 157	74 bis 107/100 bis 145	66 bis 107/90 bis 145
Partikelfilter	serienmäßig	ohne	ohne	serienmäßig/optional <sup>1)</sup>	serienmäßig/ohne <sup>1)</sup>
Antriebsart	Heckantrieb	Front-oder Heckantrieb	Frontantrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Automatikgetriebe	Wandler-automatik	ev. 2007	ev. 2007	Automatis. Schaltgetriebe	Automatis. Schaltgetr.
ESP	serienmäßig	optional/ohne <sup>1)</sup>	serienmäßig/optional <sup>1)</sup>	optional	optional
Einstiegspreis (in Euro o.Mwst.) (Kastenwagen)	24 170	18 475	19 800	Noch keine Angabe	19 950
Schwestermodell	VW Crafter	ohne	Peugeot Boxer, Citroen Jumper	Renault Master (ab 24360 Euro)	Renault Trafic

<sup>1)</sup> je nach Motorisierung

**Tafel 2 Auswahl an neuen Kastenwagen**

Modell	Ford Transit 330 M, Heckantrieb	Fiat Ducato 120 Multijet	Opel Movano 2,5 CDTI Ecotec (L3H3)
Aufbau	Kasten, mittlerer Radstand Hochdach	Kasten, lang, Hochdach	Kasten, lang, Hochdach
Länge/Breite/Höhe (mm)	5 230/2 374/2 594	5 998/2 050/2 524	5 899/2 720/2 359
Radstand (mm)	3 300	4 035	4 078
Laderaum (m <sup>3</sup> )	11,6	13,0	13,9
Zuladung/Gesamtgewicht (kg)	1 486/3 300	1 250/3 300	1 536/3 500
Hubraum (cm <sup>3</sup> )	2 402	2 287	2 464
Leistung kW(PS) bei U/min	103 (140) /3 800	88 (120) /3 600	88 (120)/3 500
Kombin.Verbrauch (l/100 km)	7,8	keine Angabe	8,7
Unverbindl. Preisempfehlung (in Euro o.Mwst.)	26 925	25 050	Noch keine Angabe



**3 Wichtigste Neuerung beim Renault Master: das ESP**



**4 Ebenso beim Opel Movano, hier mit Hochdach**



**5 Auch der kleinere Vivaro fährt mit ESP jetzt sicherer**

Fotos: Hersteller

Foto: Böttcher

## Renault Master und Opel Movano

Gemeinsam mit seinem Kooperationspartner Renault (Bild 3) hat auch Opel seine Transportermodelle überarbeitet. Die unter Federführung von Renault entwickelten Schwestermodelle werden zusammen mit den ebenfalls überarbeiteten kleineren Transportern Renault Trafic und Opel Vivaro im britischen GM-Werk in Luton gebaut. Opel liegt mit seinen Verkaufsstückzahlen auf dem deutschen Markt knapp vor den Franzosen, weshalb hier vor allem vom Movano die Rede ist. Neue Scheinwerfer, die automatisches Abblendlicht liefern, kennzeichnen die modifizierte Frontpartie. Parkassistent und adaptive Scheibenwischer, die sich dem Tempo der Fahrt anpassen, gehören zu den Optionen – außerdem ein

Dreitasten-Zündschlüssel, der beim Kastenwagen das separate Verriegeln der Fahrertür während der Beladung möglich macht. Überarbeitet wurde die Palette der Motoren, von denen das meist verlangte mittlere Triebwerk jetzt 120 statt 115 PS leistet. Die Motoren sind durchzugstärker geworden, erfüllen alle die Euro-4-Abgasnorm. Der Spitzenmotor mit 147 PS wird serienmäßig mit Partikelfilter ausgerüstet. Das serienmäßige Sechsganggetriebe kann auch in der automatisierten Variante „Tecshift“ geordert werden. Wichtigste Neuerung von Opel Movano (Bild 4) und Renault Master (Bild 3) ist aber das neue elektronische Stabilitätsprogramm ESPPlus, das die Lage und das Gewicht der Ladung berücksichtigt und an bis zu drei Rädern korrigierend eingreift, um den Transporter auf Kurs zu

halten. Das gleiche System nutzen Renault und Opel an den kleineren Transportern Trafic und Vivaro (Bild 5), die ebenfalls überarbeitet wurden. Neben der Ladungserkennung und dem Übersteuern sollen sie ebenfalls der bei „Fronttriebler“ auftretenden Untersteuerneigung entgegen wirken.

Gut, dass es diese elektronischen Helfer nun auch für die kleineren und größeren Transporter gibt. Unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit sollten sie auf jeden Fall mit bestellt und nicht aus Kostengründen eingespart werden.

## Literatur

- [1] K. Böttcher, J. Sachse: -Sprinter und Crafter – zwei starke Typen Elektropraktiker Berlin 60 (2006) 5, S. 372-375

K. Böttcher, J. Sachse