

Multitalent mit Trucker-Feeling: Der Pickup



Fotos: Doris Jessen

Immer mehr Reiter entdecken den Charme der Pickups – robuste Kleinlaster mit Ladefläche und meistens mit Allradantrieb ausgestattet. Wir haben fünf Modelle getestet: Ford Ranger, Isuzu D-Max, Mitsubishi L200, Toyota Hilux und VW Amarok.

Wer zum ersten Mal in einen Pickup steigt, erlebt wahres Trucker-Feeling: Groß, lang, hoch – letzteres durch die große Bodenfreiheit. Der Sound: Diesel-Turbolader-mäßig. Das Lenken: in langsam gefahrenen Kurven etwas schwergängig. Aufgrund der Blattfedern an den Hinterachsen wird die Fahrt auf unruhigeren Straßenbelägen öfter ruppig. Der Wendekreis ist ebenfalls größer, was die Pickups nicht zum Rangieren in engen Gassen prädestiniert. Ohne Hardtop bieten

sie nur begrenzte Gepäckladekapazitäten. Aber für die typische Stadtfamilie sind sie ja auch nicht konzipiert.

Der Pickup ist ein Fahrzeug, das Selbstversorgern, die Futter transportieren, Wasser zu Weiden bringen und Zäune reparieren müssen, oder Betreibern kommerzieller Reitanlagen, das tägliche Leben erleichtert.

Weitere Vorteile sind viel Kraft im unteren Drehbereich, sodass der Anhänger vor allem beim Anfahren quasi unbemerkt mitrollt. Wer sich ein Hardtop gönnt, kann auch müffelnde Satteldecken oder nasse Hunde problemlos transportieren, weil keine Gerüche in die Fahrerkabine dringen. Schmutz lässt sich einfach mit einem Schlauch abspritzen. Da nicht jeder einen abschließbaren Stellplatz hat, ist grundsätzlich eine dichte Plane über der Ladefläche als Regen- und Sichtschutz sinnvoll. Ösen zum Anbringen von Spanngurten sind immer vorhanden.

Eine Bemerkung zum Verbrauch: In den meisten Fällen lag er über den genannten Herstellerangaben. Da dieser aber auch sehr von der individuellen Fahrweise bestimmt wird, wird darauf in den Kurzttestberichten nicht eingegangen.

Kein Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Pickups mit Anhängern

Die Befürchtung, als Lkw zugelassene Pickups mit Anhänger fielen mit Anhänger unter das Sonntagsfahrverbot, ist unbegründet. Zwar gibt es laut Paragraph 30 StVO (Straßenverkehrsordnung) der Bundesrepublik Deutschland an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr ein Fahrverbot für Lastkraftwagen über 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht sowie für alle Lkw ungeachtet ihres zulässigen Gesamtgewichtes, die einen Anhänger mit sich führen. Dies gilt allerdings nach dem Erlass StVO 1/2008 seit 1. April 2008 nicht für Anhänger, die zu Sport- und Freizeitwecken hinter Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen geführt werden.

Funktionalität im Vordergrund

Beim Ford Ranger, für diesen Bericht in der Premiumversion „Wildtrak“ gefahren, steht wie bei keinem anderen Fahrzeug in dieser Reihe die Funktionalität im Vordergrund: Die Innenausstattung ist elegant, die manuell verstell- und heizbaren Sitze sind in grau-schwarzer Teilleder-Ausstattung gehalten. Das Armaturenbrett ist durch den gering geriffelten Kunststoff leicht abwischbar. Auf Bordcomputer, Regensensor oder sogar Tempomat wird verzichtet. Praktisch sind die hinteren Parksensoren, die zum Beispiel zum Ankuppeln an den Anhänger aber abschaltbar sind.

Fahrverhalten

Der 156 PS starke 3-Liter Turbodiesel mit 5-Gang-Schaltgetriebe beschleunigt ohne Anhänger flott, die Lenkung ist direkt und das Fahrverhalten auch in höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn bis 170 km/h angenehm. Allerdings merkt man bei Fahrten mit Anhänger diesen durchaus, was vor allem für Beschleunigungen auf Steigungen gilt.

Während für die Fahrt auf normalen Straßen ausdrücklich nur der Zweiradtrieb (Heckantrieb) empfohlen wird, bietet das Fahrzeug für schwierigeres Gelände die beiden typischen Geländeuntersetzungen 4 H und 4 L, letztere für extreme Verhältnisse.

Für Extremfahrten gibt es sogar zwei Anzeigen für den Neigungswinkel nach vorne und hinten sowie rechts und links.

Praktisch ist auch der Kompass, der einem immer die hoffentlich korrekte Fahrtrichtung anzeigt.

Mit 1.105 kg bietet der Ford Ranger die höchste Zuladung aller hier beschriebenen Fahrzeuge. Die Pickup-Ladefläche ist mit einem Laderaumrollo verschließbar. Die Heckklappe lässt sich über die Verzurrösen verzurren und dann in Verbindung mit dem geschlossenen Laderaumrollo auch nicht mehr von Unbefugten öffnen.

FORD RANGER WILDTRAK

Länge	5.120 mm (mit AHK)
Breite	1.805 mm
Höhe	1.795 mm
Wendekreis	12,6 m
Ladefläche (L x B)	1.530 x 1.456 mm
Hubraum	3,0 Liter
Leistung	115 kW/156 PS
Verbrauch (Herstellerangaben)	
• kombiniert	9,5 l
• außerorts	8,2 l
• innerorts	11,7 l
Anhängelast	3,0 t
Zuladung	1.105 kg
Grundpreis	36.592 €
Preis der beschriebenen Ausstattung	41.650 €



Ford Ranger Wildtrak

Das Reiterauto

Isuzu beschäftigt sich schon lang mit „Themenfahrzeugen“ und hat für diesen Test seinen D-Max mit einem abschließbaren Hardtop und Reiterausstattung geliefert. Sie wurde in Zusammenarbeit mit Reitern – nicht umsonst trägt der Wagen den Zusatznamen „Lars Nieberg“ – entwickelt.

Dieses „Innenleben“ ist für Turnier- oder Wanderreiter ein wahrer Traum: Zwei Sattelhalter, vier Trensenhaken und ein Boxensystem, in dem Putzzeug, Medikamente, Bandagen etc. ordentlich verstaut werden können. Für eine Pferdedusche steht sogar ein Wasserkanister mit Elektropumpe zur Verfügung. Die gesamte Ausstattung ist auf einer stabilen ausziehbaren Holzplatte montiert. Bei Bedarf sind einzelne Teile der Ausstattung sowie die gesamte Platte herausnehmbar.

Innen ist alles auf Funktionalität getrimmt. Anders als die Wettbewerber verfügt er über zusätzliche Luftfedern, die bei maximaler Beladung und Anhängerfahrten ein Absinken des Fahrzeugs verhindern. Sie dämpfen aber auch bei normalen Fahrten ruppige Stöße etwas ab.



Isuzu D-Max als Sondermodell „Reiter“

Fotos: Doris Jessen

Fahrverhalten

Ohne Anhänger fährt es sich gut bis zu einer Reisegeschwindigkeit von 150 km/h. Die Beschleunigung der 163 PS starken Dreilitermaschine, ebenfalls mit 5-Gang-Schaltgetriebe, ist ausreichend, aber nicht berauschend. Dafür zeigt sich

die Kraft beim Anfahren, wie sich auf nasser Wiese mit einem vollgepackten Fahrzeug und einem 2,4-Tonnen schweren Anhänger gezeigt hat. Auch der D-Max bietet eine zweistufige Geländeuntersetzung, die auf Knopfdruck aktiviert werden kann.



Für die Reiterausstattung im D-Max hat sich Isuzu umfangreiche Gedanken gemacht und in eine intelligente Lösung umgesetzt: Reitergepäck für zwei Pferde inklusive Sättel, Zaumzeug, Eimer und Futter findet gut geordnet Platz. Sogar ein Wasserkanister mit elektrischer Pumpe ist vorhanden.

ISUZU D-MAX REITER

Länge	5.033 mm
Breite	1.800 mm
Höhe	1.735 mm
Wendekreis	12,8 m
Ladefläche (L x B)	1.380 x 1.460 mm
Hubraum	3 Liter
Leistung	120 kW/163 PS
Verbrauch (Herstellerangaben)	
• kombiniert	8,4 l
• außerorts	7,2 l
• innerorts	10,5 l
Anhängelast	3,0 t
Zuladung	950 kg
Grundpreis	29.240 €
Preis der beschriebenen Ausstattung	39.230 €

Laster mit Limousinen-Charakter



Auf die Ladefläche – hier des Mitsubishi L200 – steigt man am besten über ein Rad auf und wieder ab.



Mitsubishi L200 2,5 DI-D INTENSDC AT

Das Pickup-Modell Mitsubishi L200 kommt in einer runderen Optik daher und wirkt innen durch seine Komfortausstattung wie Automatik, sehr bequeme, heizbare und elektrisch verstellbare Sitze, Multifunktions-Lederlenkrad und Regensensor eher limousinenartig. Laut Hersteller bietet die Doppelkabine den längsten Innenraum ihrer Klasse. Sehr angenehm ist, dass man das Heckfenster öffnen kann – übrigens auch einzigartig in dieser Testreihe.

Fahrverhalten

Aufgrund des 178 PS starken 2,5 Liter Turbodiesels ist das Fahrzeug für die Klasse durchaus agil und auf guten Straßen bis zur Höchstgeschwindigkeit von knapp 180 km/h angenehm zu fahren. Nur bei extrem schlechten Böden wurde es ein wenig unruhig. Das elektronisch gesteuerte Automatikgetriebe mit Sportmodus zum Selbstschalten agiert unbemerkt.

Komplett unbemerkt bleibt auch der Anhänger: Selbst bei Überholmanövern auf der Autobahn und bergauf jenseits der 80 km/h zieht das Fahrzeug noch gut an. Zu erwähnen ist gerade für den Anhängerbetrieb der mit nur 11,8 Metern kleinste Wendekreis der Klasse.

Das Fahrzeug verfügt über einen permanenten Allradantrieb (Super Select 4WD) mit der Möglichkeit, diesen auch abzuschalten. Allerdings sollte man aus Sicherheitsgründen immer im „4WD“ fahren, zumal er keinen Mehrverbrauch an Kraftstoff erfordert. Für extreme Untergrundverhältnisse gibt es eine Geländeuntersetzung.

Eine gute Einrichtung, vor allem zum Ankuppeln von Anhängern, ist die Rückwärtskamera. Allerdings ist der Rückfahrcheinwerfer so stark, dass man bei Dunkelheit nach hinten kaum mehr etwas sieht.

MITSUBISHI L200 2,5 DI-D INTENSDC AT

Länge	5.260 mm
Breite	1.815 mm
Höhe	1.780 mm
Wendekreis	11,8 m
Ladefläche (L x B)	1.505 x 1.460 mm
Hubraum	2,5 Liter
Leistung	131 kW / 178 PS
Verbrauch (Herstellerangaben)	
• kombiniert	9,4 l
• außerorts	8,3 l
• innerorts	11,3 l
Anhängelast	2,7 t
Zuladung	685 – 850 kg (nach Ausstattung)
Grundpreis	31.190 €
Preis der beschriebenen Ausstattung	35.640 €

Sparsamer Offroad-Typ



Fotos: Doris Jessen

Toyota Hilux 3.0 D-4D Executive mit 5-Stufen-Schaltgetriebe

TOYOTA HILUX 3.0 D-4D EXECUTIVE MIT 5-STUFEN-SCHALTGETRIEBE

Länge	5.255 mm
Breite	1.835 mm
Höhe	1.810 mm
Wendekreis	13,2 m
Laderaumabmessungen in mm: (L x B)	1.520 x 1.515
Hubraum	3,0 Liter
Leistung	126 kW / 171 PS
Verbrauch (Herstellerangaben)	
• kombiniert	8,3 l
• außerorts	7,1 l
• innerorts	13,3 l
Anhängelast (gebremst bis 12% Steigung)	2,5 t
Leergewicht	1.930 – 2.050 kg
zulässiges Gesamtgewicht	2.730 kg
Grundpreis	ab 36.890,- Euro
Preis der beschriebenen Ausstattung	36.890,- Euro

Auch der Toyota Hilux reiht sich optisch in die „Offroad-Typen“ ein. Im Innenraum überzeugt er durch eine elegante helle und vor allem bequeme Lederausstattung und übersichtlich angeordnete Instrumente sowie einen umfangreichen Bordcomputer.

Die Sitzfläche der Rücksitzbank kann komplett hochgeklappt werden. So entsteht zusätzlicher Stauraum. Auch für kleinere Hunde kann man hier einen robusten Lagerplatz einrichten.

In der Bedienung erweist sich der Hilux allerdings als „Männerauto“: Die Laderaumklappe ist extrem stabil und schwer, sodass man viel Schwung und Kraft braucht, um den Laderaum zu schließen. Alle Einstellungen könnten leichtgängiger funktionieren.

Fahrverhalten

Das Fahrverhalten des 171 PS starken Diesels mit 5-Gang-Schaltgetriebe ist auf guten Fahrbelägen bis 160 km/h kein Problem. Bei der Höchstgeschwindigkeit von 175 wird es etwas lauter und schwammig. Dank flotter Beschleunigung ist man auch bei Überholmanövern mit Anhängern immer auf der sicheren Seite.

Die Übersichtlichkeit zum Verkehr ist sehr gut, allerdings sehen kleinere Personen beim Rückwärtseinparken das hintere

Ende der Ladekante kaum, hier wären Parksensoren angeraten oder, noch besser, eine Rückfahrkamera.

Wie alle vorher genannten Fahrzeuge braucht man auch mit dem Hilux kein tiefes Geläuf zu scheuen: Der zuschaltbare Allradantrieb mit zwei Geländegängen für moderaten und sehr tiefen Boden, einzuschalten direkt neben dem Hauptschalthebel, garantiert gutes Durchkommen auch mit Anhänger.



Auf jeder Ladefläche (hier beim Toyota Hilux) befinden sich Ösen für die Befestigung von (Spann)Gurten. Hat man keine professionellen Gurte, kann auch eine Longe genutzt werden.



VW Amarok DC Trendline 2.0 TDI

Elegante Größe

Der Pickup von Volkswagen ist eine gelungene Kombination aus Arbeitsauto und bequemer Limousine – zumindest in der hier beschriebenen „Trendline“-Ausstattung. Alle Passagiere haben vor allem aufgrund der Breite von 1,94 m (ohne Außenspiegel!) ausreichend Platz.

Sehr angenehm ist die Bedienung: Bordcomputer, Navigation und Bluetooth-Telefonschnittstelle sind selbsterklärend, die Zweikreis-Klimaanlage funktioniert hervorragend. Sehr angenehm ist die Kurzblinkfunktion, die kein anderes Modell bot.

Fahrverhalten

Auch das Fahrverhalten erinnert eher an einen großen SUV, bei höheren Geschwindigkeiten und auf Autobahnen liegt das komfortabel gefederte Fahrzeug jederzeit satt auf der Straße. Lediglich die 6-Gang-Schaltung ist manchmal etwas rau. Für den möglichst wirtschaftlichen Ver-

brauch gibt es in der Instrumententafel eine Schaltempfehlung, wann man nach oben und unten schalten soll, die sich tatsächlich positiv auswirkt: Der Verbrauch mit Anhänger lag bei 100 km/h bei rund 10 Litern Diesel, bei 80 km/h eher bei 8,5 Litern.

Das Testmodell verfügte über einen permanenten 4Motion-Allradantrieb mit Haldex-Kupplung. Sie verteilt die Motorleistung situationsabhängig auf beide Achsen. Genial ist der Bergan- und Bergabfahrassistent vor allem im Anhängerbetrieb: Er verhindert bereits bei Steigungen ab 5 Prozent das Zurückrollen, bei Gefällen bremst der Assistent das Fahrzeug automatisch ab. Die Gespannstabilisierung ergänzt das elektronische Stabilisierungsprogramm: Kommt es im Anhängerbetrieb zu Pendelschwingungen, bremst das System das Zugfahrzeug ab und reduziert das Motordrehmoment.

Doris Jessen

VW AMAROK DC TRENDLINE 2.0 TDI

Länge	5.181 mm
Breite (ohne Außenspiegel)	1.944 mm
Höhe	1.834 mm
Wendekreis	12,95 m
Ladefläche (L x B)	1.555 x 1.620 mm
Hubraum	2,0 Liter
Leistung	120 kW / 163 PS
Verbrauch (Herstellerangaben)	
• kombiniert	7,8 – 7,9 l
• außerorts	6,9 – 7,0 l
• innerorts	9,6 – 9,7 l
Anhängelast	2,8 t
Zuladung	795 kg
Grundpreis	34.980,05 €
Preis der beschriebenen Ausstattung	41.435,80 €