

Kleine Sparmeister

Personen und Material zusammen transportieren, das war die Aufgabe eines Test-Quintetts. Wer diese Vorgabe am effizientesten gelöst hat, hat unser Schwesternmagazin VerkehrsRundschau getestet.



Zum Test sind angetreten:
VW T6 4Motion, Toyota Hilux, Isuzu D-Max, Mitsubishi L200 und Ford Ranger Wolftrak

Fotos: Michael Blumenstein, Gerhard Grünig / VerkehrsRundschau

Seit vielen Jahren testet die Verkehrsrundschau Pick-ups. Tat man die leichten Nutzfahrzeuge anfangs als Untersatz für Spinner ab, so hat sich diese Fahrzeugkategorie inzwischen auch ernsthaften Anwendern erschlossen. Platz für mindes-

tens vier Personen, zuschaltbarer Allradantrieb, Ladefläche und hohe Anhängelast sind unbestreitbare Vorteile. Allen Herstellern gemein ist ein Trend weg vom reinen Arbeitstier, hin zum Nutzfahrzeug mit Pkw-Komfort. Wie gut das tatsächlich gelingt, zeigt unter anderem der Vergleich mit dem VW T6 DoKa (Doppelkabine) 4Motion.

Die große Frage: Wer ist der Sparsamste, wer ist der „Green Light Truck 22/23“? Um das zu ermitteln, mussten sich die fünf Kandidaten unter anderem einem Solo-Test mit 75 Prozent Auslastung sowie einer Anhänger-Tour mit 2.500 Kilogramm am Haken stellen. Das Ergebnis war auch für die Test-Redakteure überraschend.

Ford Ranger Wolftrak

Motor

Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor, Common-Rail-Einspritzung, Turbo Euro 6d mit Adblue und SCR-System plus Partikelfilter
1.996 cm³ | 125 kW/170 PS
420 Nm zwischen 1.500–2.500/min

Getriebe/Antrieb

Zehngang-Wandlerautomatik standardmäßig Hinterradantrieb mit zuschaltbarem Allradantrieb zusätzliche Geländereduktion sperrbares Hinterachsdifferenzial (100 %)

Fahrwerk/Bremsen

Vorderachse: Einzelradaufhängung an Doppel-Dreieckslenkern und Querstabi

Hinterachse: Bajo-Achse an Blattfedern; adaptierte Luftfederung mit bis zu 45 mm Höhenanpassung; Scheibenbremsen

Maße/Gewichte/Preise (netto)

L x B x H: 5.544 x 1.867 x 1.874 mm

Leergew./Zuladung: 2.130/1.140 kg

Anhängelast (gebremst): 3.500 kg

Testverbrauch: 8,4 bis 10,3 l/100 km

Basispreis/Testwagenpreis:

nicht mehr verfügbar/41.210 €

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Ford Ranger Wolftrak

Den martialischen Ford Ranger Raptor hatten wir bereits 2021 im Test und kamen zum Schluss: Ein Dodge RAM ist besser im Krawallmachen und ein herkömmlicher Ranger-Doppelkabiner ist hier nicht nur günstiger, sondern auch unempfindlicher.

Auslaufmodell mit Potenzial

Es scheint, als hätte das Ford-Marketing unseren Test gelesen. Bis auf den mattschwarzen Bügel über der Ladefläche gibt sich der Wolftrak, dessen Nachfolger inzwischen vorgestellt wurde, eher zurückhal-



1 Der Ford ist eine harmonische „Zugmaschine“ und schafft bis zu 3,5 Tonnen als Anhängelast **2** Der Platz im Innenraum reicht für fünf Personen, auf der Langstrecke sollten es nur vier sein **3** Das Cockpit ist übersichtlich, der Ranger ist bedienfreundlich **4** Wie so oft gilt: „Weniger ist mehr“. Bügel und Trittbretter sind verzichtbar

tend. Das darf man auch vom Verbrauch sagen. Eine Acht vor dem Komma ist keine Kunst und selbst mit später ebenfalls getesteten, erlaubten 3,5 Tonnen am Haken werden es kaum mehr als zehn. Der 2,2-Liter-Vierzylinder-Motor mit 170 PS reicht völlig. Selbst damit kann man 6.770 Kilo Zuggesamtgewicht realisieren. Die aktuelle Zehngang-Automatik wurde überarbeitet und schaltet jetzt zügig, vor allem aber mit sinnvoller Schaltstrategie, ganz egal, ob leerer Pick-up oder schweres Gespann.

Dank nicht so üppiger Bereifung – 265/65 R17 – lässt sich der Ranger auf der Straße sicher und spurstabil bewegen und zeigt sich bei den Lärm-Emissionen auf akzeptablem Niveau. Abseits der Straße muss man in nass-schlammigem Terrain leichte Abstriche machen. Grundsätzlich reicht die Traktion dank zuschaltbarem Allradantrieb, Geländereduktion und Sperre (100 % an der Hinterachse) locker aus.

Die vorhandenen Assistenzsysteme arbeiten zufriedenstellend, nur der nach wie vor zu früh regelnde Abstandstempomat könnte Feinschliff vertragen. Das Navi ist guter Durchschnitt, aber entbehrlich. Dann lieber Apple Carplay oder Android

Auto. Den Innenraum hat Ford pflegeleicht und zweckmäßig gestaltet. Die Stoffsitze geben guten Seitenhalt, lassen sich weit verstellen und sind auch auf Langstrecke bequem.

Auch hinten sitzt es sich, sofern keine Fernreisen anstehen, recht bequem. Alles in allem ist der Wolftrak entgegen seiner Lackierung keine graue Maus, sondern weiß mit Ausgewogenheit, akzeptablem Verbrauch und Qualitäten auf und abseits befestigter Straßen zu glänzen. Die letzten beim Händler geparkten Autos haben unsere Empfehlung als die aus unserer Sicht besten Pick-ups, die es zu kaufen gibt.

Isuzu D-Max

Spätestens mit dem letzten Modellwechsel hat Isuzu dem D-Max den Arbeitsoverall aus- und das Business-Casual-Outfit angezogen. Seither wartet der Japaner mit Assistenzsystemen wie dem Notbremsassistenten (setzt sehr früh ein), der adaptiven Geschwindigkeitskontrolle (braucht Feinschliff) und der Verkehrszeichenerkennung auf. Wer ein Arbeitstier sucht, nimmt die „L-Version“. Besser verkauft sich

allerdings das auch in unserem Test verwendete Topmodell „V-Cross“.

Das wartet mit schicker Lackierung in Sapphire Blue, elektrisch verstellbaren Ledersitzen (bequem), Alurädern (empfindlich), 265/60 R18-Bereifung, gelungenem Infotainment-System mit Neunzoll-Bildschirm sowie Apple Carplay/Android Auto

Isuzu D-Max Doka

Motor

Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor
Common-Rail-Einspritzung, Turbo
Euro 6d mit Adblue und SCR-System
plus Partikelfilter,
1.898 cm³ | 120 kW/163 PS
360 Nm zwischen 2.000–2.500/min

Getriebe/Antrieb

Sechsgang-Wandlerautomatik
Hinterradantrieb mit zuschaltbarem
Allradantrieb (4HD/4LD), zusätzliche
Geländereduktion und sperrbares
Hinterachsdifferenzial

Fahrwerk/Bremsen

Vorderachse: Einzelradaufhängung
an Doppel-Dreieckslenkern und
Querstab
Hinterachse: Starrachse an Blatt-
federn

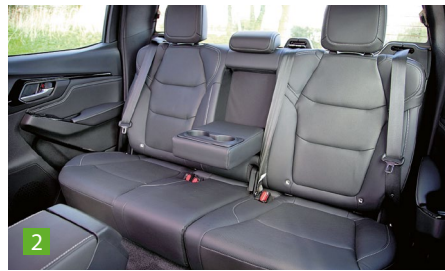
Maße/Gewichte/Preise (netto)

L x B x H: 5.265 x 1.870 x 1.790 mm
Leergew./Zuladung: 1.970/1.130 kg
Anhängelast (gebr.): 3.500 kg
Testverbrauch: 8,1 bis 10,2 l/100 km
Basispreis/Testwagenpreis:
35.563 € (Double Cab L)/44.608 €



Mit den letzten beiden Modellwechseln hat sich auch der D-Max zum Lifestyle-Laster entwickelt. Das ist im Pick-up-Bereich mittlerweile der Standard

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



1 Das einzige Isuzu-Modell in Deutschland glänzt mit guter Bedienbarkeit **2** Selbst hier hinten ist man mit Becherhalter und Leder eher luxuriös unterwegs **3** Die Ladefläche reicht für vier Pkw-Reifen, die aber wegen der Radhäuser schräg liegen

und acht Lautsprechern (angenehmes Klangerlebnis) auf.

Wer weniger Wert auf Disco legt, wird nicht enttäuscht: 1,1 Tonnen Zuladung, 3,5 Tonnen Anhängelast sowie 100 Kilogramm Dachlast sind ein Wort. Mit zuschaltbarem Vorderradantrieb, Geländereduktion und zusätzlicher Differenzialsperre meistert der D-Max auch schwierige Offroad-Passagen mühelos oder zerrt den schweren Anhänger aus dem Dreck. Da sind nur der tief heruntergezogene Frontspoiler und die seitlichen Trittbretter im Weg.

Fahren lässt sich der Isuzu sehr komfortabel. Eine voll wie leer komfortable Federung und eine zielgenaue Lenkung mit niedrigen Bedienkräften machen Freude. Wobei der synthetisch arbeitende Spurbinding-Assistent keine echte Hilfe ist.

Die Automatik des Testwagens zeigt sich besser als bei vorangegangenen Tests. Dennoch schaltet sie in manchen Situationen immer noch nervös hin und her und kann sich nicht für den richtigen Gang entscheiden. Ungeschickt, dass beim Wechsel auf manuell nicht mehr alle Assistenzsysteme zur Verfügung stehen.

Trotz der „weichen“ Wandlerautomatik zeigt sich der Japaner sparsam. Es bleiben also noch ein paar Feinheiten bei den Assistenten zu erledigen, dann steigen vielleicht auch die Verkaufszahlen.

Mitsubishi L200

Mit dem 2019 eingeführten aktuellen Modell hat der Pick-up seine weichen Linien verloren und präsentiert sich als harter Kerl mit Ecken und Kanten. Dazu passt das getestete Sondermodell – ein „Working Truck“

in Kooperation mit dem amerikanischen Werkzeughersteller Milwaukee.

Im dank halblanger Kabine großzügigen Laderaum mit 1,85 Metern Ladelänge finden sich hinter diversen Klappen und Ausziehschränken so ziemlich alle Werkzeuge, um sich als Baumfäller, Elektriker, Fliesenleger oder Betonbauer – und zwar alles auf einmal – zu betätigen.

Um mit dem Zusatzgewicht klarzukommen, stattet Mitsubishi das Auto mit einer Zusatzluftfederung aus, die man je Seite in der Höhe verstellen kann. Auch auf der Straße tut die „Air-Suspension“ dem Pickup gut. Er fährt sich für ein Auto dieses Schlages sehr komfortabel. Dass die Japaner ein Schaltgetriebe verbauen, ist dem Umstand geschuldet, dass potenzielle Kunden des „Milwaukee“ vermehrt ins Gelände wollen. Wir sehen das eher als Anachronismus, zumal andere in diesem Segment mit Automaten antreten, die im Gelände sogar noch besser sind. Auf der Straße und im Stau sowieso.

Apropos Gelände: Mit genau genommen vier Offroad-Modi (4H, 4HLc, 4LLc plus 100 % gesperrte HA) bringt man den L200 abseits befestigter Straßen kaum an Grenzen. Mit einem meist einstelligen Verbrauch gibt er sich zeitgemäß. Grenzen erreicht der L200 an anderer Stelle: 3.100



Mit seiner optionalen Luftfederung fährt sich der Mitsubishi sehr komfortabel

Kilogramm (gebremst) Anhängelast und 150 PS – da bieten die Konkurrenten meist mehr. Dafür gefällt die schlichte, aber zweckmäßige Innenausstattung ohne Leder und unnötige Gimmicks. Da der L200 nicht mehr als Neuwagen gebaut wird, hilft nur die Suche beim Händler.

Mitsubishi L200

Motor

Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor, Common-Rail-Einspritzung, Turbo Euro 6d mit Adblue und SCR-System plus Partikelfilter

2.268 cm³ | 110 kW/150 PS

400 Nm zwischen 1.750–2.250/min

Getriebe/Antrieb

Sechsgang-Schaltgetriebe

Hinterradantrieb mit zuschaltbarem Allradantrieb, Geländereduktion sowie sperrbares Hinterachsdifferenzial

Fahrwerk/Bremsen

Vorderachse: Einzelradaufhängung an Doppel-Dreieckslenkern und Querstabi

Hinterachse: Bajo-Achse an Blattfedern; adaptierte Luftfederung mit bis zu 45 mm Höhenanpassung; Scheibenbremsen

Maße/Gewichte/Preise (netto)

L x B x H: 5.295 x 1.815 x 1.780 mm

Leergew./Zuladung: 2.100/1.085 kg

Anhängelast (gebr.): 3.100 kg

Testverbrauch: 8,8 bis 10,5 l/100 km

Basispreis/Testwagenpreis:

nicht mehr verfügbar/54.000 €



1 Als Einziger im Test hat der L200 die mittellange Kabine. Platz ist da allenfalls für Kinder **2** Der Innenraum ist zweckmäßig. Der Plastik-Look mag billig wirken, ist aber pflegeleicht **3** Das Sondermodell ist werkzeugtechnisch voll ausgestattet und etwas für Pannendienste

Toyota Hilux

Fans des englischen Motormagazins „Top Gear“ erinnern sich vielleicht noch an die Folge, in der die Kult-Moderatoren Clarkson, Hammond und May erfolglos versucht haben, einen Toyota Hilux stillzulegen. Selbst als sie ihn auf dem Dach eines Abrisshauses platzierten, das anschließend gesprengt wurde, sprang der Pick-up an und fuhr aus eigener Kraft, als sich der Staub gelegt hatte.

Ob das immer noch funktionieren würde, sei dahingestellt. Denn auch der Hilux ist inzwischen nicht mehr Buschtaxi, sondern Lifestyle-Laster. Was ihn aber unterscheidet, ist sein großvolumiger Vierzylinder mit 204 PS – der aus dem Vollen schöpft. Zwar macht er das auch an der Tankstelle – einstellige Verbräuche sind dennoch möglich. Andererseits bleibt der Hilux unbeeindruckt von maximaler Zuladung oder 3,5 Tonnen Anhängelast.

Und die Kombi mit dem Automatikgetriebe funktioniert richtig gut. Trotz schicker Schale ist der Toyota in seinen Grundfesten ein harter Kerl der alten Schule: Zuschaltbarer Allradantrieb mit Geländereduktion und Sperrdifferenzial, Leiterrahmen und extrem verschränkbar Achsen

lassen ihn auch abseits befestigter Straßen gut vorankommen.

Da bleibt er unbeeindruckt von Sand, Schlamm oder Geröll. Er kann aber auch Asphalt und macht selbst bei 130 km/h eine gute Figur auf der Autobahn. Theoretisch kann er knapp 180 km/h, das ist aber je nach den aufgerufenen Dieselpreisen weniger zu empfehlen.

Knapp 13 Meter Wendekreis hören sich nach viel an, sind aber in der Praxis durchaus noch wendig genug. Ob man das Modell „Invincible“ mit Ledersitzen und JBL-Soundsystem sowie elektrischem Rollo über der Ladefläche braucht, bezweifeln wir und waren mit dem „Executive“ schon sehr zufrieden. Bereits dieses hat eine gelungene Smartphone-Integration per Apple Carplay oder Android Auto. Zudem haben wir sowieso einen Hang zur Basis-Version. Der „Comfort“ bietet schon alles, was ein Pick-up können muss, und kostet mit 2,4-Liter-Motor und 150 PS rund 10.000 Euro weniger.

Abschließend noch ein Wort zum Fahren: Für ein so großes Auto arbeitet die Lenkung leichtgängig und direkt. Die Federung ist erstaunlich weich, was den Komfort erhöht, aber zu merklichen Wankbewegungen und relativer Seitenneigung



■ 1 In der „Executive“-Ausstattung findet Toyota einen guten Kompromiss aus Luxus und Laster ■ 2 Typisch japanisch dominiert Plastik, was aber Haptik und Bedienbarkeit nicht abträglich ist ■ 3 Mit seinen kompakteren Maßen bietet der Toyota Hilux nicht die größte Ladefläche im Testumfeld ■ 4 Im Verbrauch markiert der Hilux die Spitze, hat aber auch den kräftigsten Motor

führt. Beladen wird es besser. Unterm Strich ist der Toyota eher teuer, aber eben auch zuverlässig und nicht kleinzukriegen.

Volkswagen T6 DoKa 4Motion

Zugegeben, Fans eines Dodge RAM oder Ford Raptor werden sich nicht für einen VW T6 Doppelkabiner interessieren. Doch wer einen Pick-up aus praktischen und wirtschaftlichen Erwägungen kauft, sollte mal über den Tellerrand von D-Max, Hilux oder L200 hinausblicken. Zieht man alle Kriterien in Betracht, findet sich bei VW mit der Doppelkabine plus 4Motion-Antrieb

was Passendes – allerdings nur noch ab Lager erhältlich. Zwei Einschränkungen gibt es: Der T6 darf mit Auflastung maximal 3.200 Kilo ziehen. Da schaffen „echte“ Pick-ups – mit Ausnahme des L200 – mehr, nämlich 3,5 Tonnen. Und wer ins extreme Gelände will, kommt beim T6 trotz optionaler Differenzialsperre an Grenzen.

Wobei der VW mit Offroadreifen immer noch weiter kommt als ein Pick-up auf „Sommerandalen“. Geht es allerdings um Platz im Innenraum, Größe der Ladefläche oder niedrigen Verbrauch, schlägt die Stunde des VW. Er bietet Raum für bis zu sechs Insassen. Die sitzen im VW immer

Toyota Hilux

Motor

Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor, Common-Rail-Einspritzung, Turbo Euro 6d mit Adblue und SCR-System plus Partikelfilter

2.755 cm³ | 150 kW/204 PS

500 Nm zwischen 1.600–2.800/min

Getriebe/Antrieb

Sechsgang-Wandlerautomatik (Serie bei Invincible), standardmäßig Hinterradantrieb mit zuschaltbarem Allradantrieb (4HD/4LD), zusätzliche Geländereduktion sowie sperrbares Hinterachsdifferenzial (100 %)

Fahrwerk/Bremsen

Vorderachse: Einzelradaufhängung an Doppel-Dreieckslenkern und Querstabi

Hinterachse: Starrachse an Blattfedern

Maße/Gewichte/Preise (netto)

L x B x H: 5.325 x 1.855 x 1.815 mm

Leergew./Zuladung: 2.200/1.000 kg

Anhängelast (gebr.): 3.500 kg

Testverbrauch: 8,5 bis 10,6 l/100 km

Basispreis/Testwagenpreis:

32.998 € (Duty Double Cab)/58.613 €

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

noch viel bequemer als die fünf in einem Pick-up. Während ein Lkw-Reifen auf Hilux und Co. schräg auf den Radkästen liegt, bewältigt der T6 vier Europaletten. Und beim Thema Verbrauch ist der aufgeladene Zweiliter des „Bulli“ ein Musterbeispiel an Knausrigkeit. Auf der Sparrunde steht eine „5“ (!) vor dem Komma. Und er ist der Ein-



1



2



3



4

1 Wenn es um Verbrauch, Platz und Nutzwert geht, fährt der VW T6 allen Pick-ups im Test davon 2 Bis zu sechs Personen finden Platz in der „DoKa“, und zwar ausreichend und stets bequem 3 Sitzposition, Bedienbarkeit und Übersichtlichkeit der Armaturen sind beispielhaft 4 Auch die Größe der Ladefläche ist ein Plus gegenüber den Pick-ups

zige, der auch auf der Anhängerrunde einstellig bleibt! Zudem offeriert der bis dato in Hannover gebaute Leichtlastler mit Allrad jede Menge zusätzlichen Stauraum – außen in den diversen Staukästen, innen unter den Sitzen. Zusätzlich gibt es Ablagen in Hülle und Fülle, und der Antriebsstrang mit dem VW-typischen Doppelkupplungs-Getriebe gefällt auch. Das unangenehme Anfahruckeln von früher ist passé. Und mit den sieben Gängen operiert der VW stets im grünen Bereich. Dass er dabei vorbildlich leise läuft, ist ein weiterer Pluspunkt.

Hohe Kompetenz beim Thema Assistenzsysteme demonstriert VW ebenfalls.

Von Spurbindung über 360-Grad-Sicht bis hin zum Notbremsassistenten ist alles da und funktioniert zur vollen Zufriedenheit. Einzig der Abstandstempomat nimmt etwas früh das Gas weg, wenn der Vordermann langsamer fährt – aber das ist Klagen auf hohem Niveau.

In puncto Verarbeitung lässt der T6 ebenfalls keine Wünsche offen. Die generelle Bedienbarkeit sowie die Ablesbarkeit der Instrumente zeigen sich vorbildlich. Was uns im Test noch fehlte, wäre die Konnektivität zum Smartphone. Das ist zwar möglich, dann aber mit teurerem Radio – wobei der VW T6 früher im Konfigurator kein Schnäppchen war.

Volkswagen T6 4Motion

Motor

Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor, Common-Rail-Direkteinspritzung, Turbo | Euro 6d-ISC-FCM mit AdBlue und SCR-System plus Partikelfilter
1.968 cm³ | 150 kW/204 PS
450 Nm (1.400–2.250/min)

Getriebe/Antrieb

7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Frontantrieb mit sich automatisch zuschaltendem Allradantrieb (Differenzialsperre optional)

Fahrwerk/Bremsen

Vorderachse: Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und Querlenkern
Hinterachse: Einzelradaufhängung (Schräglenker) mit Schraubenfedern

Maße/Gewichte/Preise (netto)

L x B x H: 5.500 x 1.994 x 1.960 mm
Leergew./Zuladung: 2.160/840 kg
Anhängelast (gebr.): 2.500 kg
Testverbrauch: 5,1 bis 9,5 l/100 km
Basispreis/Testwagenpreis:
nicht mehr verfügbar/55.770 €

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Unser Gesamturteil:

Der VW-T6-Doppelkabiner mit 4Motion-Allradantrieb ist „Green Light Truck 22/23“. Zum extrem niedrigen Durchschnittsverbrauch kombiniert er optimale Nfz-Eigenschaften, bleibt aber im Fahrbetrieb leise und komfortabel wie ein Pkw. Den hohen Grundpreis kompensiert er durch hohe Restwerte.

Gerhard Grünig