



Mit dem Pick-up durch die Baustelle

Installateure off the road

Wenn Handwerker ins Gelände gehen, greifen sie immer häufiger zu Fahrzeugen, die in unseren Breiten sonst nur selten Freunde finden: Den Pick-ups. Diese Kategorie verbindet nämlich hohen praktischen Nutzwert wie mindestens vier Sitzplätze, mittelgroße Ladefläche und Allradantrieb mit einem ziemlich hohen Spaßfaktor. In Amerika haben diese Gefährte unter der Bezeichnung Truck – also zu gut deutsch Lkw – mittlerweile einen fast fünfzigprozentigen Marktanteil.

Natürlich gab es auch bei uns schon immer einen Pick-up. Nämlich die Pritschenvarianten des Transporters, seit Jahr und Tag auch mit Allrad verfügbar. Aber die hatten nie so recht das Pick-up-Image wie die Fords oder die GM-Trucks. Die kannte man aus amerikanischen Gangsterfilmen oder Army-Einsätzen. Und daher haftete ihnen auch immer ein wenig Abenteuer an. Selbst der klassischste Pick-up aus europäischem Hause kam da nicht heran: Der Land-Rover-Defender mit Doppelkabine und Pritsche ist eher in der afrikanischen Savanne oder britischen Earls-Anwesen zuhause.

So bleibt für den bewußten Pick-up-Interessenten eigentlich nur das Angebot aus asiatischer Fertigung übrig. Auch wenn sie Opel oder Ford heißen: Die sechs gebräuchlichsten Angebote kommen aus Japan. Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi und Toyota teilen das Segment unter sich auf. Dabei tritt der Isuzu als Opel Campo auf und die Mazda-B-Serie wird von ihrem Bruder, dem Ford-Ranger, begleitet. Alle schauen sowohl wie biedere Lastesel als auch wie martialische Ungetüme aus und erobern täglich mehr Deutschlands Baustellen.

Darum haben wir uns fünf dieser Lastkutschen ausgesucht und sie im täglichen Alltagseinsatz getestet. Ford, Mazda, Mitsubishi, Nissan und Opel haben uns ihre Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Einzig Toyota mußte passen, da ein neues Modell in Vorbereitung ist.

Ford Ranger

Heino van Giersbergen ist versiert im Blick in die Tiefe, wenn er Abwasserrohre verlegt. Was ihm mit dem Ranger passierte, hat ihm aber die Sprache verschlagen. Auf leicht abschüssigem Gelände mit einer Geschwindigkeit von 35 km/h, voll beladen mit rotem Rohr, kam ihm ein spritziger Pkw entgegen. Van Giersbergen trat voll auf die Bremse und der Ranger hob hinten ab. Resultat: Er konnte die Rohre aus dem Graben aufsammeln. Hier zeigt sich die Schwäche aller Pick-ups deutlich. Sind sie gar nicht oder nur leicht beladen, dann wedelt das hintere Ende meist recht locker in der Gegend herum. Da gibt es nur eines: Immer schön behutsam fahren.

Mit dieser Ausnahme war der Ford Ranger ein ganz passables Fahrzeug. Drinnen sparsam ausgestattet, bot er eine annehmbare Arbeitsatmosphäre. Mit Servolenkung, Audiosystem, Heizung plus Umluftschaltung und auf Wunsch gegen Aufpreis sogar Klimaanlage ist vieles an Bord Ford, was man von seinem Pkw kennt. Leicht und exakt



Übte sich im Kopfstand: Der Ford Ranger im SBZ-Praxistest



Annehmbare Arbeitsatmosphäre trotz sparsamer Innenausstattung beim Ranger



Große Klappe mit stabiler Plattform

ließ er sich schalten. Die servounterstützte Lenkung kam mit dem schweren Fahrzeug gut zurecht. Der 2,5-Liter-Turbodiesel zog mit seinen 109 PS auch im beladenen Zustand noch die Berge hoch. Und im schweren Gelände machte der Kölner, der eigentlich ein Japaner ist, auch eine gute Figur. Der Leiterraum des Ford Ranger ist so konstruiert, daß ihn der Offroad-Betrieb abseits der Straße nur wenig erschüttert. Besonders als Doppelkabine mit 2,5-l-12-V-Turbodiesel und einem maximalen Drehmoment von 266 Nm bei 2000 U/min. Jenseits asphaltierter Wege demonstriert der Ford Ranger seine wahren Stärken. Denn bei Anstiegen bis zu 66 % und Flußdurchfahrten bis zu 450 mm Tiefe ist er in seinem Element. Und das verdankt er zuvorderst seiner stabilen Plattform und dem 4 x 4-Allradantrieb.

Kommt aus der selben Autoschmiede wie der Ford: Der Mazda B-Serie

Mazda B-Serie

Eigentlich ist über den Mazda schon alles gesagt, wenn man den Ford Ranger beschrieben hat. Denn beide stammen aus der gleichen Autoschmiede. Unser Japaner wirkte eine Spur biederer als der Kölner Haudegen. Das lag wohl im wesentlichen an seinem grauen Outfit. Unser Testteam hatte ihn eine Woche lang im Service-Einsatz bei einem Landwirt. Und da wühlte sich der Mazda gefühlvoll durch den Schlamm vor der Scheune.

Die Mazda B-Serie kombiniert ihre legendäre Ausdauer und herausragenden Transport-Eigenschaften mit all den Vorzügen eines Pick-ups, der zudem Sicherheit und





Auch beim Mazda läßt sich zusätzlich Raum auf den Rücksitzen schaffen

Das japanische Original wirkt eine Spur biederer als die Kölner Kopie

Komfort eines normalen Personenwagens bietet. Der zuschaltbare Vorderradantrieb bedeutet, daß man ohne anzuhalten von Hinterrad- auf Allradantrieb umschalten kann, sobald dies die Lage erfordert. Das vordere und hintere Ausgleichsgetriebe sind mit Hypoidantrieb, beide über Gelenkwellen, mit dem Verteilergetriebe verbunden. Das hintere Ausgleichsgetriebe ist selbst-sperrend, der Frontantrieb verläuft über Gelenkwellen. Das vordere Ausgleichsgetriebe schaltet elektro-pneumatisch. So kommt man durch jedes Gelände.



Wenn es die Lage erfordert, kann man beim Mazda ohne anzuhalten von Hinterrad- auf Allradantrieb umschalten

der kräftige Motor bei. Obwohl mit 100 PS nur an der unteren Grenze der Testwagenmotorisierung angesiedelt, ließ er nie ein Gefühl von Schwäche aufkommen. Der kraftvolle 2,5-l-Turbodiesel-Intercooler mit Schnellglühsystem brachte jeden Monteur schnell auf Touren. Wir erzielten Spitzengeschwindigkeiten bis zu 140 km/h. Damit die Pferdestärken dabei nicht mit dem Magnum durchgehen, werden sie von einem

Zweikreisbremssystem mit innenbelüfteten Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten gezügelt. Der Auftritt des L200 war kernig, stark und geradlinig. Ein Wagen mit Charakter. Dazu trägt bei, daß vieles, was nach Extra aussieht, beim Mitsubishi serienmäßige Selbstverständlichkeit ist. So zum Beispiel die Chromausstattung oder in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger. Insbesondere der L200

Mitsubishi Magnum Club Cab

Leicht martialisch kam er schon daher, der rot-silberne Magnum mit dem Pole-Position-Schriftzug. Der große Kuhfänger an der Front machte allen Testern gleich deutlich: Hier ist ein bulliger Vertreter seiner Zunft unterwegs. Im Alltagsbetrieb stellte er sich allerdings als zahmer Vertreter dar. Leicht und locker wie ein Pkw ließ er sich durch die Straßen bugsieren. Dazu trug nicht allein die Servolenkung, sondern auch das exakt und weich zu schaltende Getriebe und



Kernig, bulliger und geradliniger Vertreter seiner Zunft: Der Mitsubishi L200 Magnum als Sondermodell Pole-Position



Sicher verstaubt: Auf der großen, kunststoffverkleideten Pritsche mit gasdruckfederunterstütztem Deckel des L200 ist Werkzeug und Material vor neugierigen Blicken, Wetter und langen Fingern geschützt

sogar das nicht selbst fahrende Volk auf gut gepolsterten Klappsitzen quer zur Fahrbahn im hinteren Gemach. Nur die angewinkelten Knie erinnern an herrschaftliche Ausfahrten auf dem Lakaienbänkchen der Königskutsche.

Das Feeling von Freiheit und Abenteuer sowie der praktische Nutzwert offener Ladeflächen besonders in jenen staubtrockenen Gegenden wie der Mojave-Wüste in Arizona und jenen Regionen, die nicht unter kühlen Regenfällen zu leiden haben wie wir armen Westeuropäer, haben den amerikanischen Pick-up-Markt zum wichtigsten der Welt gemacht. Deshalb strahlt auch der Nissan Navara sofort ein amerikanisches Flair aus. Zum Glück war unser Testfahrzeug mit einer Plane für die Ladefläche ausgestattet, sonst wäre bei unserem herbstlichen Wetter dieses Gefühl gemeinsam mit der Werk-



Der L200 läßt sich im Alltagsbetrieb locker und leicht wie ein Pkw fahren



Typisch amerikanisches Flair: Außen setzt der Nissan King-Cab eher auf Understatement

Magnum wartet mit Details auf, die sich sehen lassen können: Zweifarb-Lackierung, Kotflügelverbreiterungen, seitliche Trittbretter und Leichtmetallfelgen. Das schindet Eindruck auf der Baustelle. Das Sicherheitskonzept des Mitsubishi umfaßt etliche Details. Dazu gehören Fahrer- und Beifahrer-Airbag ebenso wie die elektronische Wegfahrsperre und das serienmäßige Kraftstoffabsperrentil. Auch ABS ist verfügbar.

Nissan Navara King-Cab

Weil er King heißt, kam er auch als solcher daher. Mit leicht silberblauem Understatement im äußeren Auftritt zeigte er innen seinen wahren Charakter. Ein königliches Fahrgefühl untermalt von dezent grauem Leder, brachten dem Fahrer stets neidvolle Blicke auf der Baustelle ein. Im Nissan sitzt

zeugkiste baden gegangen.

Die Optik des Navara wird durch Chrom an Kühlergrill und Außenspiegeln veredelt.

Innen sorgen Velours-Sitzbezüge, ein Lederlenkrad und der Leder-schaltknauf für edles Ambiente. Ebenfalls serienmäßig verfügt der Pick-up Navara über ei-



Nur vom Feinsten: Im Innern protzt der Nissan Navara mit edlem Leder

Reichlich nackig: Fürs Surfbrett mag's ja reichen aber für Werkzeug und Material sollte da noch eine Kunststoffwanne rein, wenn's keine unschönen Macken geben soll



Technische Daten Pick-ups	Opel Campo	Ford Ranger	Mazda B-Serie	Mitsubishi L200 Magnum Club Cab	Nissan Navara King-Cab
Motor	2,5 DTI	2,5 I TDI	2,5 TDI	2,5 TD	2,5 TDI
kW/PS	74/100	80/109	80/109	73/100	76/104
Anzahl der Zylinder	4	4	4	4	4
Hubraum in cm ³	2499	2498	2498	2477	2494
Max. Drehmoment in Nm/min	226/2000	266/2000	266/2000	240/2000	245/2000
Abgasnorm	Euro3/D4	96/69/EG III	k.A.	k.A.	96/69/EG III
Kraftstoffverbrauch Heckantrieb/Allradantrieb					
Stadt	9,0/9,7	k.A.	k.A.	k.A.	13,1
Land	6,0/7,1	k.A.	k.A.	k.A.	9,4
Gesamt	7,1/8,1	k.A.	k.A.	k.A.	10,7
Höchstgeschwindigkeit in km/h	135	145	145	140	145
Getriebe	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang
Antrieb	Allradantrieb (No-Stop-Allradsystem)	Vorderradantrieb zuschaltbar u. Freilaufnaben a.d. Vorderachse	Hinterradantrieb mit zuschaltbarem Vorderradantrieb	Hinterradantrieb mit zuschaltbarem Vorderradantrieb	Hinterradantrieb mit zuschaltbarem Vorderradantrieb
Max. Steigfähigkeit in %	74,7	66	k.A.	70	78
Max. Rampenwinkel	k.A.	24°	k.A.	k.A.	26°
Böschungswinkel vorne	k.A.	35°	35°	k.A.	32°
Böschungswinkel hinten	k.A.	28°	21°	k.A.	32°
Wasserdurchfahrts Höhe in mm	k.A.	450	450	k.A.	450
Bodenfreiheit	k.A.	208	205	235	200
Maximaler Kippwinkel	k.A.	49°	k.A.	k.A.	48°
Zul. Gesamtgewicht in kg	2930	2950	2930	2830	2645
Nutzlast in kg	1205	1195	1010	1105	960
Ladefläche in mm	1753 × 1536	1850 × 1530	1755 × 1535	1830 × 1470	1864 × 1390
Airbags	×	×	×	×	×
Drehzahlmesser	×	×	×	×	×
Dreipunkt-Sicherheitsgurte	×	×	×	×	×
Handschuhfach	×	×	×	×	×
Schmutzfänger	×	×	×	×	×
Flankenschutz	×	×	×	×	×
Servolenkung	×	×	×	×	×
Tageskilometerzähler	×	×	×	×	×
Wegfahrsperr	×	×	×	×	×
Zentralverriegelung		×	×	×	×
Klimaanlage	×	×	×	×	×
Garantie Jahre/km	1/ohne	3/100 000	3/100 000	3/100 000	3/100 000
Preis (€ inkl. MwSt.)	19 720	21 808	20 421	24 300	26 290

ne Klimaautomatik. Die Innenausstattung erfüllt auch sonst alle Ansprüche an Komfort und Bequemlichkeit. Da merkt man: Hier fährt der Chef noch selbst. Bei einem Einstandspreis von gut 26 000 € auch keine Frage. Für die kommerzielle Version steht ein Komfortpaket mit elektrischen Fensterhebern, elektrisch einstellbaren Außenspiegeln und Zentralverriegelung optional zur Verfügung.

Die attraktivste Motorisierung für den Pick-up ist sicherlich der 2,5-Liter-Turbodiesel-Intercooler mit 76 kW (104 PS). Ein schnuckeliges Motörchen, das zum Fahrspaß sichtlich beiträgt. Breite Kotflügel sowie große Lampen und Blinker betonen die bullige Erscheinung dieses Pick-up, der dennoch elegant wirkt. Auch die Handlichkeit des Nissan kann sich sehen lassen. Der Wendekreis des King-Cab beträgt nur 12,5 Meter, obwohl der Radstand mit 2950 Millimeter recht groß ausfällt. Auf der gut zweieinhalb Quadratmeter großen Ladefläche des praktischen Japaners läßt sich hervorragend eine Menge Material für die Baustelle unterbringen.

Opel Campo

Der Campo ist für den Einsatz im handwerklichen Bereich schon etwas länger bekannt. Während die Doppelkabine ausreichend Platz für vier Personen bietet, muß sich der fünfte Mann im Heck etwas einschränken. Die Sitze sind hart mit genügendem Seitenhalt, die Kniefreiheit auf der hinteren Bank ist bei großzügiger Positionierung der vorderen Sitze trotzdem gut. Das Armaturenbrett ist spartanisch einge-



Der Opel Campo ist für den Einsatz im handwerklichen Bereich schon etwas länger bekannt

richtet aber durchaus ausreichend und die Klimaanlage funktioniert tadellos. Das Triebwerk zeichnete sich durch schlappe Leistung und guten Durst aus. Der Nachfolger ist dabei allerdings schon in Sicht und soll, so die Opel-Experten, erheblich weniger verbrauchen und dennoch leistungsstärker sein. Die Daten dazu findet man bereits in unserer Tabelle.

Großen Anlaß zur Kritik gab die Lenkung, die fast eine Viertelumdrehung braucht, bis sie anspricht. So wirkte der Campo stets schwammig. Dann wackelte das Fahrzeug wie eine Schiffschaukel. Unser Urteil: Für längere Autobahnstrecken ist es nicht geeignet, auch wegen der harten Federung. Die Zuschaltung des Allrad-Antriebes er-



Wackelt wie eine Schiffschaukel: Mit der schwammigen Lenkung war unser Tester ständig am Rühren

folgt über den üblichen Zusatzhebel neben dem Schalthebel. Er funktioniert in zwei Stufen, für Fahr- und Lastbetrieb. Im Gelände ist der Opel in seinem Element und zeigt keinen Anlaß zur Kritik. Die Ladefläche ist beim Transport von Werkzeug sicherlich ausreichend, auch das ein oder andere Material kann problemlos mitgenommen werden. Fazit: Man merkt dem Campo sein älteres Konzept an. An der Neuauflage müssen Opel und Isuzu als Hersteller kräftig arbeiten. □



Beim Transport von Werkzeug und Material in unwegsamem Gelände ist der Campo in seinem Element