



# DINOS mit Steckdose

Handwerkschefs schätzen die robusten Pick-ups als unkomplizierte Arbeitstiere. Jetzt werden die ersten Modelle elektrifiziert – eine Übersicht.

Autor **Randolf Unruh**

# R

rauf mit dem Geraffel auf die Pritsche, mit Material und Werkzeug. Am Haken hängt ein Zweiachser mit gewichtigen Paletten oder Bagger. Pick-ups gelten als robuste Arbeitskollegen, kernige Dinos unter den leichten Nutzfahrzeugen. Groß, deftig, gerne mit Allradantrieb für die Baustelle. Gefahren von Jungs mit

Stiefeln, Karohemd und Basecap. Dieselverbrauch? Ja, gibt's auch. Doch die Zeiten ändern sich. Strengere Regularien zwingen Autohersteller zur Sparsamkeit. Für Pick-ups bedeutet das wie einst bei Dinosauriern: aussterben oder sich verändern. Die Reaktionen? Höchst unterschiedlich. Aber alle elektrisch.

## FORD RANGER

Europas Pick-up Nummer eins heißt Ford Ranger. Seine neue Zeitrechnung beginnt als Benziner Ranger PHEV mit Plug-in-Hybrid. Mit 205 kW/279 PS Systemleistung erreicht dieser annähernd den

Mumm des wilden Ranger Raptor. Mit seinem enormen Drehmoment von saten 690 Nm schlägt er ihn sogar um Längen. Das Geheimnis: ein neuer Antriebsstrang. Er setzt sich aus einem 2,3-Liter-Benziner, Zehngang-Automatikgetriebe und einem Elektro-Motor (75 kW/102 PS) zusammen. Eine kompakte Batterie mit einer Nettokapazität von 11,8 kWh übernimmt die Stromversorgung. Ford nennt optimistisch eine rein elektrische Reichweite von maximal 50 Kilometern. Dazu eine Nutzlast von bis zu einer Tonne und 3,5 Tonnen Anhängelast. Die Batterie kann per Steckdose auf der Pritsche elektrische Geräte mit 2,3 kW Leistung versorgen, auf Wunsch mit 6,9 kW. Nun heißt es Geduld, denn der Ranger PHEV rollt erst ab Sommer 2025 zu den Kunden. Sein Zwillingbruder VW Amarok verzichtet auf den Teilelektriker. Zu vermuten ist eine spätere vollelektrische Ausführung der Pick-up-Geschwister.

## TOYOTA HILUX

Zurückhaltender geht Toyota die Elektrifizierung des Hilux an. Als Mild-Hybrid mit 48-Volt-System, kleiner 4,3-Ah-Batterie und einem E-Motor mit 12 kW/16 PS verschleißt er laut Toyota die Unebenheiten des 2,8-Liter-Diesels, senkt Leerlaufdrehzahl, Verbrauch, Geräusche und Vibrationen. Macht 150 kW/204 PS und einen Normverbrauch von 9,9 Litern auf 100 Kilometern. Toyota hat einen weiteren Pfeil im Köcher, den künftigen Hilux mit Brennstoffzellenantrieb. Er nutzt Komponenten aus dem Pkw-Bruder Mirai. Da wäre ein Brennstoffzellen-



3



4



5

stack aus 330 Zellen, der E-Motor nahe der angetriebenen De-Dion-Hinterachse mit 134 kW/182 PS Leistung und 300 Nm Drehmoment. Zwischen den Längsträgern versammeln sich drei Behälter mit zusammen 7,8 Kilogramm Wasserstoff. Für die Mechanik eines herkömmlichen Allradantriebs ist kein Platz, Toyota könnte ihn mit einem zweiten E-Motor an der Vorderachse erzielen. Vorteil Brennstoffzelle: Getankt wird in wenigen Minuten, Reichweite 600 km. Zunächst hat Toyota zehn Prototypen aufgelegt.

### MAXUS ETERRON 9

Batterieelektrisch fahren zwei Pick-ups aus China vor. Da wäre als eingeführte Marke Maxus mit dem neuen eTerror 9. Maxus – war da nicht schon was? Stimmt, der elektrische T90 EV. Der aber läuft nicht so recht, raunen Eingeweihte, kein Allrad, kaum Anhängelast. Der eTerror 9 ist daher ein ganz anderes Kaliber: Allradantrieb mit zwei Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse, die Systemleistung beträgt gewaltige 325 kW/442 PS. Dazu eine üppige 102-kWh-Batterie. Vorne gibt es einen „Frunk“, einen Gepäckraum unter der Haube – mit 2,2-kW-Steckdosen. Schweres Gerät lässt sich an der Steckdose auf der Pritsche mit bis zu 6,6 kW betreiben. Weiterer Kniff: Die Rückwand der Fahrerkabine kann man auf Knopfdruck versenken, damit wächst die Ladelänge. Gar nicht rustikal ist die Fahrwerkstechnik mit Mehrlenker-Hinterachse und Luftfederung. Doch Obacht: Die üppige Technik reduziert die Nutzlast auf 620 Kilo. Die maximale

Anhängelast beläuft sich auf standesgemäße 3,5 Tonnen.

### JAC T9EV

Im Vergleich dazu wirkt der allradgetriebene JAC T9EV – ebenfalls chinesischer Herkunft – technisch fast zurückhaltend. Seine Leistung beträgt 220 kW/300 PS, ebenfalls verteilt auf zwei Motoren an Vorder- und Hinterachse. Die Batterie bringt es auf 88 kWh. Gut 800 Kilo Nutzlast gehen in Ordnung, maximal zwei Tonnen Anhängelast sind überschaubar. In der Schweiz ist das chinesische Fabrikat JAC längst aktiv, ob es zu einem Import nach Deutschland kommt, darauf gab es bis Redaktionsschluss keine Antwort.

### RAM 1500

Anders Ram, die amerikanische Transportermarken des Stellantis-Konzerns. Bisher über freie Importeure am Start, hat mit der neuen Generation des Ram 1500 der offizielle Vertrieb über das Stellantis-Netz begonnen. Erreichten die bisher erwähnten Pick-ups das typische Europa-Maß von 5,3 bis 5,5 Meter Länge, so dehnt sich der US-Boy auf stattliche 5,8 Meter. Ohnehin ist bei ihm alles üppiger. Da wären Dreiliter-Maschinen mit bis zu 397 kW/540 PS und 706 Nm – Benziner, versteht sich. Alternative ist ein Mild-Hybrid, als 3,6-Liter mit 224 kW/305 PS und 364 Nm vergleichsweise zurückhaltend. Aber da kommt noch was: Für 2025 hat Ram den 1500 REV angekündigt, den Pick-up mit einer gigantischen Batterie von 168 kWh, geladen mit schneller 800-Volt-Technik, mit 1,2 Tonnen Nutz-

**1 Ford Ranger:** Plug-in-Hybrid mit guter Performance. Der Verbrauch liegt laut Ford auf Dieselniveau.

**2 Toyota Hilux:** Wasserstoff als Stoff der Zukunft? Toyota probiert's aus.

**3 Maxus eTerror 9:** Der erste E-Pick-up von Maxus lief nicht recht. Der Neue hat mit Allradantrieb und hoher Anhängelast gute Argumente.

**4 JAC T9EV:** neuer batterieelektrischer Pick-up ohne extreme Daten. In der Schweiz ist er schon angekommen.

**5 Ram 1500:** Hier fährt das „Tier“ unter den Pick-ups in Europa. Jetzt als Mild-Hybrid, ein gewaltiger Vollelektriker folgt.

last und einer Anhängelast von 6,3 Tonnen. Pick-ups sind für die Arbeit geboren, auch für den Genuss? Aber ja: Die Stiefelträger mit Karohemd und Basecap können sich in den Top-Ausführungen des Ram 1500 die Fahrt mit 24-Wege-Massage-sitzen vorn und einem 1.228 Watt starken Audiosystem versüßen. **hm**

*patrick.neumann@handwerk-magazin.de*



#### Online-Rubrik Fahrzeug

Mobility Hubs, Transporter-News oder Reifenmanagement – die Hintergründe dazu liefern wir Ihnen hier: [handwerk-magazin.de/fahrzeug](http://handwerk-magazin.de/fahrzeug)