

- Isuzu D-Max Space Cab
- Mazda BT-50 L-Cab



Brot und Spiele

Selbst die Anderthalbkabiner unter den Pick-ups werden immer luxuriöser und komfortabler. Was ist noch dran am Lastesel-Image von Isuzu D-Max und Mazda BT-50?



Wer auf Beweglichkeit im Gelände schwört, liegt mit dem Isuzu D-Max richtig.



Der Mazda ist insgesamt steifer ausgelegt. Keine sichtbare Torsion an der Schwellerkante.



Enduros, Mountainbikes und ATV – ganz gleich welchem Hobby-Gerät die Leidenschaft nun gilt – Anderthalb-Kabiner-Pick-ups sind des Freizeitsportlers liebstes Gefährt und schon lange keine reinen Handwerker-Autos mehr.

Und doch verheißen die Nutzlast-Papierwerte, die in aller Regel bei über 1000 Kilogramm liegen, gewaltige Reserven für schwergewichtige Einsätze. 1100 sind es beim Isuzu D-Max und 1200 beim Mazda BT-50. Wer also von Montag bis Freitag geschmiedete Gartentore durch die Lande spedieren muss und übers Wochenende das Bike durch die Provence treiben will, scheint mit beiden richtig zu liegen. Die Probe aufs Exempel haben wir trotzdem gemacht und uns beim freundlichen BayWa-Händler um die Ecke je eine 1080 Kilo schwere Düngemittel-Palette aufsatteln lassen.

Das schmeckte dem Isuzu gar nicht gut. Er sank tief in die Gummis der Achsanschläge und presste sie kräftig zusammen. Den Fahrversuch haben wir früh abgebrochen. Kein Problem dagegen für den Mazda. Seine Blattfedern stellten dem Wiesenfutter so viel Widerstand entgegen, dass die Gummianschläge noch in drei Zentimeter Ferne lagen. Trotz merklicher Weichheit zeigte er aber ein vertretbar sicheres Fahrverhalten.



Der Isuzu ist zwar flacher, dafür aber acht Zentimeter länger

Man muss eben wissen, was man will. Im Leerbetrieb vermag der D-Max mit seiner weichen FederAuslegung zwar die Fans der komfortorientierten Gangart zu gewinnen, die müssen dann aber im harten Einsatz mit entsprechenden Nachteilen leben. Wogegen der Mazda bei Leerfahrt aus seinen tragenden Muskelpaketen kein Geheimnis macht, aber jene nicht enttäuscht, die ein Auto für wirklich alle Lebenslagen brauchen. Ein kommoder Fahreindruck lässt sich auch auf andere Art und Weise erzeugen, zum Beispiel durch niedrigen Lärmpegel. Der 2,5-Liter-Turbodiesel im neuen Mazda BT-50, der in jüngster Generation mit Vierventil-Zylinderkopf und Common-Rail-Direkteinspritzung ausgestattet ist, zählt zu den leisesten seiner Zunft. Ein Motor, der Freude weckt, weil er in allen Drehzahlregionen wie ein Berserker zieht. Er gehört zu jener Klasse, für die man einen Tempomaten braucht. Warum? Weil man ihn kaum hört. Ein konstantes Dauertempo nach Motorklang einhalten, ist schier unmöglich. Man fährt grundsätzlich zu schnell.

Isuzu D-Max: der bessere Geländegänger

Die flotte Gangart, die sich wie von selbst einstellt, wird von der Präzision, mit der Lenkung und GetriebeSchaltung die Wünsche des Fahrers umsetzen, auch noch gefördert. Selbst die Schaltgassen des Verteilergetriebes lassen sich leichtgänglich und spielfrei durchheilen.

Nicht weniger modern präsentiert sich der 2,5-Liter-Turbotreibsatz im Isuzu: ebenfalls ein Doppelnockenwellenmotor mit vier Ventilen pro Zylinder. Er wurde von vornherein so ausgelegt, dass man ihn nur durch Einsatz einer stärker ge-

kröpften Kurbelwelle auch als 3,0-Liter-Triebwerk anbieten kann. Eine starke Konkurrenz zum Toyota Hilux D-4D 3.0.

Auch der 2,5-Liter-D-Max-Motor begeistert durch Schub ab Leerlaufdrehzahl. Dass er in den Durchzugsdisziplinen aber hinter dem BT-50 zurückbleibt, hat andere Gründe. Isuzu verwendet das Schaltgetriebe des Vorgängers weiter, das lediglich 280 Nm Eingangsdrehmoment verkräften kann. Das muntere Motörchen musste also gedrosselt werden. Als die Entwicklung des Pick-ups begann, war General Motors noch

mit 49 % an Isuzu beteiligt. Das gehört seit Kurzem der Vergangenheit an. Sparmaßnahmen der amerikanischen Art wird es wohl künftig nicht mehr geben.

Praktiker werden sich vor allem für Nutzmaße interessieren. Auch da findet man Unterschiede. Acht Zentimeter mehr an Außenlänge beim D-Max schlagen sich in einer fünf Zentimeter längeren Ladepritsche nieder. Seine größere Spurweite in sechs Zentimetern mehr Freiraum zwischen den Radkästen. Beim Raumgefühl in der Kabine wiederum hat der BT-50 die Nase vorn. Obgleich das Komfortmaß, vom Kupplungspedal bis zur Rückwand gemessen, bei beiden genau 1,72 Meter beträgt, schöpft der Mazda einen Vorteil aus größerer Innenhöhe. Während in seinem Mitstreiter niemand gerne für längere Zeit auf den beiden hinteren Klappsitzen ruhen mag, kann man sich das im Mazda schon eher vorstellen. Allein die Zugänglichkeit zum Raum hinter den Frontsitzen macht den Unterschied und ist ein großer Pluspunkt am BT-50. Wie viele Generationen von Wochenendausflüglern haben sich nicht schon beim Versuch, eine Kompressorkühlbox hinter die Sitzlehne zu wuchten, die Finger gequetscht und grausame Flüche ausgestoßen? Mit dem Mazda geht diese Phase des Leidens zu

ISUZU



D-MAX Hat mehr Platz auf der Pritsche und ist der Platzhirsch im Gelände.

MAZDA



BT-50 Bis ins Detail perfekt gemacht: großartiger Motor, hohe Nutzlast und 4 Türen.

Ende. Doppelflügeltüren zu beiden Seiten, die sich genauso weit öffnen, wie man es von teuren Hotels gewohnt ist, lassen endlich die mühelose Kühlbox-Urlaubsfahrt zu.

Auch wenn es am Interieur des D-Max nichts auszusetzen gibt – alle Oberflächen sind handwerklich solide gefertigt und befestigt – so wissen die Armaturen am BT-50 doch noch eine Spur besser zu gefallen. Die zusammengesetzten Elemente fügen sich harmonischer und mit kleineren Spalten aneinander.

Im Gelände, da schlägt die große Stunde des Isuzu. Schon seine größere Achsbeweglichkeit lässt ihn eleganter an Plätze gelangen, für die man im Mazda sowohl höheres Tempo als auch höheres Schadenrisiko in Kauf nehmen muss. Aber auch bei allen im Antriebsstrang beteiligten Zahnrädern vom weiter gespreizten Schaltgetriebe über die kürzer übersetzte Verteilergetriebebox bis hin zur Achsübersetzung bringt der D-Max die besseren Gene für Offroad-Ausflüge mit. Leicht übersieht man Details, die den Fernreisenden erfreuen dürften. Unter der Motorhaube bietet ein mit eingeschweißten Muttern vorbereiteter Freiraum auf dem Radhaus Platz für den Sockel einer Zweitbatterie. Wer seinen Fokus auf Geländefahren richtet,

D-MAX Handwerklich sehr sauber gefertigtes und solide befestigtes Interieur.

Unter den hinteren Klappsitzen: Staukästen für Werkzeug und Krimskrams.

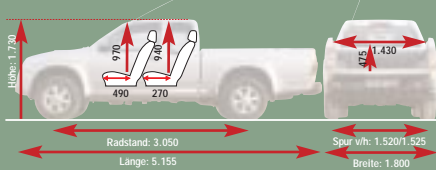


BT-50 Edel sportliche Einrichtung, die höchste Ansprüche erfüllt. Hinten können zwei Erwachsene einigermaßen bequem sitzen.



Isuzu D-Max Space Cab

Abmessungen in mm



Innenraum (mm):
Sitzhöhe über Straße: 720
Ellbogenfreiheit v/h: 1.445/1.380
Laderaum (mm):
Länge: 1.795,
Breite zw. Radkästen: 1.130
Breite max.: 1.460,
Bordwandhöhe: 480
Ladekantenhöhe: 790

Offroad-Profil

Antrieb: Hinterradantrieb, Vorderradantrieb elektr. bis 100 km/h zuschaltbar; **Kraft-, Standardverteilung v/h (%)**: 0/100 oder 50/50; **System:** zweistufiges Verteilergetriebe; **Sperrfunktion vorn/Mitte/hinten:** –/gesperrt in 4H und 4L/LSD; **Geländeuntersetzung:** 2,48:1



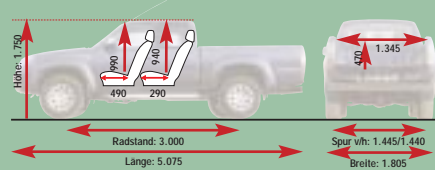
Böschungswinkel: vorn: 34,6°; hinten: 21,3°
Steigfähigkeit: k.A.; **Rampenwinkel:** 21°
Wattiefe: 500 mm; **Bodenfreiheit v/h:** 250/215 mm; **Bauchfreiheit Mitte:** 240 mm
Diag. Achsverschrängung: 200 mm

UNSER FAZIT:

Weichere Federung und damit größere Achsbeweglichkeit machen die eine Hälfte der Geländeüberlegenheit des Isuzu D-Max aus. Sein weiter gespreiztes Schaltgetriebe und die größere Geländereduktion die andere.

Mazda BT-50 L-Cab

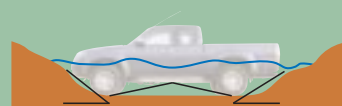
Abmessungen in mm



Innenraum (mm):
Sitzhöhe über Straße: 730
Ellbogenfreiheit v/h: 1.420/1.400
Laderaum (mm):
Länge: 1.750
Breite zw. Radkästen: 1.075
Breite max.: 1.455
Bordwandhöhe: 460
Ladekantenhöhe: 850

Offroad-Profil

Antrieb: Hinterradantrieb, man. zuschaltbarer Vorderradantrieb; elektr. fernbedienbarer Freilauf für Vorderradsantrieb; **Kraft-, Standardverteilung v/h (%)**: 0/100 oder 50/50; **System:** zweistufiges Verteilergetriebe; **Sperrfunktion vorn/Mitte/hinten:** –/gesperrt in 4H und 4L/LSD; **Geländeuntersetzung:** 2,02:1



Böschungswinkel: vorn: 34°; hinten: 33°
Steigfähigkeit: 104%; **Rampenwinkel:** 22°
Wattiefe: 750 mm; **Bodenfreiheit v/h:** 235/215 mm; **Bauchfreiheit Mitte:** 260 mm
Diag. Achsverschrängung: 170 mm

UNSER FAZIT:

Im Vergleich zum Vorgänger B2500 hat der BT-50 aufgrund längerer Geländereduktion und des länger übersetzten ersten Gangs bei den Offroad-Qualitäten verloren. Die Freigangswinkel sind für einen Pick-up aber immer noch überdurchschnittlich.

kann sich nur für den Isuzu entscheiden. Auch bei der Allradzuschaltung ist der Isuzu auf Komfort getrimmt: Die Schaltstellungen 2H, 4H und 4L werden per Drucktaster über dem Radio aktiviert. Die Allrad-Zuschaltung (4H) kann während der Fahrt bis 100 km/h erfolgen. Eine Synchronisierereinheit im Verteilergetriebe beschleunigt den vorderen Antriebsstrang hoch. Weniger elektrisch, aber auf mechanische Weise intelligent, schaltet man im Mazda. Wer mit Starkregen oder Schneefall rechnet, kann vor Fahrtantritt den Schalter „RFW“ (Remote Front Wheels) drücken. Dann läuft die vordere Antriebseinheit zumindest mit. Verschlechtern sich die

Straßenverhältnisse, lässt sich mittels Verteilergetriebebeschaltel bei jeder Geschwindigkeit von Zweirad- auf Vierradantrieb und wieder zurück wechseln. Vergesslichkeit kann keinen Schaden anrichten: Erst wenn man RFW ein zweites Mal betätigt, kommen die Wellen zum Stillstand. Man entdeckt im Isuzu an allen Ecken kluge Detaillösungen, die sich rundum zu einem überraschenden Gesamteindruck addieren. Schaut man dann in den Mazda, bemerkt man noch eine Spur mehr an Finesse. Isuzu gelang mit dem D-Max gewiss ein großartiger Wurf, doch der Mazda BT-50 ist immer um einen Tick besser. ■

T | Ronald Partsch F | Peter Kapsler

Alle Platzierungen auf einen Blick		
	Isuzu D-Max	Mazda BT-50
KAROSSERIE / INNENRAUM	2	1
Platzangebot	2	1
Sitze	2	1
Kofferraum	1	2
Anhängelast/Zuladung	2	1
Bedienung/Funktionalität	2	1
Verarbeitung/Materialqualität	2	1
Übersichtlichkeit	2	1
ONROAD	2	1
Motor	2	1
Laufkultur	2	1
Fahrleistungen	2	1
Antrieb/Getriebe	2	1
Allradsystem	1	1
Handling	2	1
Fahrkomfort	1	2
Sicherheitsausstattung	2	1
OFFROAD	1	2
Allradsystem	1	2
Offroadcharakteristik Motor	1	2
Traktionshilfen	1	1
Fahrwerk	1	2
Robustheit	1	1
Karosserie	2	1
Bereifung	1	1
Aufrüstbarkeit ab Werk	1	1
KOSTEN	1	2
Preis (mehrfache Gewichtung)	1	2
Steuer	1	1
Versicherung	2	1
Wartungsintervalle	2	1
Schadstoffklasse/Emissionen	1	1
Garantie	1	1
Verbrauch/Kraftstoffanforderung	1	1
PLATZIERUNG GESAMT	2	1
1. Mazda BT-50 L-Cab Der Mazda ist ein schickes und gründlich durchdachtes Auto. Man nimmt die Perfektion im Innenraum genauso wahr wie beim Zusammenspiel der Aggregate.	2. Isuzu D-Max Space Cab Unter den beiden Kontrahenten ist der Isuzu ohne Zweifel der bessere Geländegänger. Das Hauptargument für ihn: Beim Preis zeigt er dem Mazda die lange Nase.	

Technik / Messwerte / Kosten		
	Isuzu D-Max Space Cab	Mazda BT-50 L-Cab
MOTOR / GETRIEBE		
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage	Diesel/4-R/vorn längs	Diesel/4-R/vorn längs
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen	4/2 oben liegend (DOHC)	4/2 oben liegend (DOHC)
Verdichtung/Turbolader/LLK	18,3:1/1x/1x	18,0:1/1x/1x
Hubraum/Bohrung x Hub	2.499/95,4x87,4	2.499/93,0x92,0
Leistung	100 (136)/3.600	105 (143)/3.500
Drehmoment	280/1.600-3.400	330/1.800
Gemischauflbereitung/Schadstoffklasse	Direkteinspr. Com.-Rail/Euro 4	Direkteinspr. Com.-Rail/Euro 4
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Übersetzungen	1./2./3./4./5. R/Achse	3,91/2,25/1,49/1,0/0,80 3,39/3,73
KAROSSERIE / FAHRWERK		
Fahrgaufbau	Leiterrahmen, aufgeschr. Kabine und Pritsche, 2 Türen 2+2 Sitzplätze	Leiterrahmen, aufgeschr. Kabine und Pritsche, 2+2 Türen 2+2 Sitzplätze
Radführung	vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern hinten Drehstabfedern	vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern hinten Drehstabfedern
Bremsanlage	vorn ABS, EBD hinten innen belüftete Scheiben Trommeln	vorn ABS, EBD hinten innen belüftete Scheiben Trommeln
Lenkung (Umdrehungen)	Zahnstangen-Servo (3,3) Wendekreis m	Kugelumlauf-Servo (4,0) 13,6
Räder	Felgen: Reifen (Basis) 6,5x15; 225/75R15 Felgen: Reifen (Testwagen) 7x16; 245/70R16 Testwagenbereifung (Typ) Goodyear UltraGrip	Felgen: Reifen (Basis) 6,5x15; 235/75R15 Felgen: Reifen (Testwagen) 7x16; 245/70R16 Conti CrossContact Winter
MESSWERTE / GEWICHTE		
Höchstgeschwindigkeit	173 (3.800; V.)	169 (3.800; V.)
Beschleunigung		
0 - 80 km/h	s 8,9	8,2
0 - 100 km/h	s 12,9	12,1
0 - 130 km/h	s 22,2	21,0
0 - 160 km/h	s -	-
Elastizität		
60 - 100 km/h (IV. Gang)	s 9,1	8,5
80 - 120 km/h (V. Gang)	s 16,5	12,2
Tachoabweichung		
bei 30/50/100/130 km/h	real km/h 29/48/98/127	26/44/91/119
Innengeräusch		
bei 50/100/130/160 km/h	dB(A) 58/69/72	55/66/71
Verbrauch	Diesel	Diesel
Tankinhalt	L 76	70
Normverbrauch gemäß EU-Zyklus		
innerorts/außerorts/Mix	L/100 km 9,8/7,1/8,1	10,9/7,8/8,9
OFF ROAD-Testverbrauch	L/100 km 10,6	10,5
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg 1.855/2.950 (3.050)	1.855/3.080
Anhängelast	gebremst kg 3.000 ungebremst kg 750	3.000 750
Stützlast/Dachlast	kg 120/k.A.	120/k.A.
PREISE*/AUSSTATTUNG		
Basispreis	22.490 (Space Cab Basis)	24.416 (L-Cab Midlands)
Testwagen-Basispreis	24.990 (Space Cab Custom)	27.288 (L-Cab Toplands)
ABS/ESP	S/-	S/-
Airbags Fahrer/Beifahrer/Seite v/h	S/S/-	S/S/S/-
Automatikgetriebe	nur i.V. mit 3,0-L-Motor	-
Fensterheber elektrisch (2-fach)	S	S
Klimaanlage/Klimaautomatik	S (bei Custom) /-	1.282/-
Sitzheizung Fahrer + Beifahrer	-	S
Metalllackierung	500	S (Zweifarbennack 103 Euro)
Navigationssystem	-	727
Stereo-CD-Wechsler-Audioanlage	Lautsprecher S	S
Zentralverriegelung/Fernbedienung	S/S	S/S
* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; - = nicht lieferbar		
FAHRZEUGUNTERHALT*		
Versicherungskosten**	Haftpflicht 1.336 Teilkasko 116 Vollkasko 599	1.336 als Pkw: (TK 19) 549 ¹ 116 als Pkw: (TK 14) 75 ¹ 599 als Pkw: (TK 15) 425 ¹
Kfz-Steuer	173 (S-Nr. 55)	185 (S-Nr. 55)
Wartungsintervalle	10.000/20.000 km/1 Jahr	20.000 km/1 Jahr
Ölwechselintervalle	10.000/20.000 km/1 Jahr	20.000 km/1 Jahr
Garantie	3 Jahre/100.000 km	3 Jahre/100.000 km
* Jahreskosten; ** Vorläufige, unverbindliche Tarife der HUK-Coburg Allgemeine; Standort München, 100 % Beitragssatz. Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. Teilkasko mit 150 SB; SB=Selbstbeteiligung; TK=Typklasse ¹ Manche Versicherungen setzen für einen privat genutzten Pick-up den Pkw-Tarif an.		