



**Etwas Schmutz schadet einem Pick-up wie dem Renault Alaskan nicht, er ist schließlich ein Transporter fürs Grobe.**

# Frisch aufgepickt

Die Europäer entdecken Pick-ups, das gilt für Hersteller wie Käufer. Die Kreuzung aus Geländewagen und Transporter kann viel, jedoch nicht alles – der neue Renault mit seinen Geschwistern ist dafür ein treffliches Beispiel.



Der wuchtige, 5,4 Meter lange Pritschenwagen macht sich gerne mit Aluminiumrädern und Trittbrettern fein.

**D**arf ein Pick-up schmutzig sein? Falsche Frage: Ein Pick-up muss schmutzig sein. Hier steht deshalb nach einem Ausflug in Kiesgrube und Matsch zähnefletschend ein ziemlich eingesauter Renault Alaskan. Jetzt also auch Renault. Wer bitte hat auf einen Pick-up der französischen Marke gewartet? Für Rustikales ist Renault nicht gerade bekannt. Die Autos pendeln zwischen charmant und vernünftig, die Transporter wirken eher nüchtern. Mittenhinein rüpelt sich jetzt ein Haudegen aus einer Fahrzeuggattung, die eher breitbeinig-knorrig als französisch geschliffen auftritt. Die richtige Ecole? Für ein Pick-up ist es die Schule des Lebens. Automobile Gentechnik macht's möglich, der Alaskan ist ein Abkömmling des Nissan Navara, der auf

dem besten Weg zum Samenspender für eine Großfamilie ist (siehe Kasten Seite 42).

Hat der Renault-Rhombus auf einem Pick-up Sinn? Ein Blick über den Zaun hilft: Renault ist gut unterwegs in Südamerika, Nordafrika, in der Türkei, im Iran, in Indien und Südkorea. In diesen Regionen kann ein Pick-up nicht schaden. Auch nicht in hiesigen Landstrichen, für Gartenbauer, Schreiner und Besitzer von Pferdekoppeln. Für Leute vom Bau und Forstwirte. Für alle, die hinten mal eben Sperriges oder Schmutziges auf die Ladefläche werfen wollen. Die bis zu 3,5 t schwere Anhänger ziehen, auch mal abseits der Straße fahren und doch im Cockpit PKW-Komfort schätzen. Die auf Robustheit Wert legen, dokumentiert durch Allradantrieb, hinterer Starrachse und einem stämmigen Leiterrahmen. Die auf verweichlichte SUV für den Kindertransport pfeifen. Und denen das Flanieren in der Innenstadt und enge Parkhäuser schnuppe sind. Vor dem Baumarkt aber nimmt man sich seinen Platz. Und wenn es wegen knapp fünfeinhalb Meter Länge anderthalb Plätze sind, ist's auch egal. Denn mit einem Pick-up und dessen Fahrer mit kariertem Hemd und Baseballmütze legt man sich nicht an. Der ist meist so handfest wie sein Auto, beide tragen mit der Zeit Schwielen und Narben vom harten Alltag.

### Nehmerqualitäten in der Horizontale

Trotzdem murmelt der Chef vom Baustoffhandel angesichts des ansehnlich hergerichteten Renault beim Beladen so etwas wie „Angeberauto“. Der Renault steckt die Bemerkung weg, ebenso 18 Säcke à 40 Kilo Estrich. Der Fahrer geht beim Beladen unter der Last eher in die Knie. Entsprechen trägt der Renault selbstbewusst die Nase oben. Hoch liegt auch die Ladefläche, und nur mäßig zu erreichen ist sie ebenfalls, denn die hintere Bordwand lässt sich nur im 90-Grad-Winkel öffnen und nicht nach unten schwenken. In der Horizontale aber zeigt sie Nehmerqualitäten, verträgt 500 Kilo. Das entspricht einem Großteil der Nutzlast des Testwagens: Rund 800 Kilo bleiben für Fahrer, Begleiter und Fracht, auch die Achslasten bieten wenig Reserven. Das können andere besser.

Nachteil der Doppelkabine ist die begrenzte Ladefläche, hier quadratisch 1,5



**Quadratische Pritsche mit mäßigem Zugang, mit Wanne knapper Platz zwischen den Radkästen, verstellbare aber hoch angesetzte Zurrösen.**

auf 1,5 m groß. Eine Kunststoffwanne schützt den Lack, kräftige, verschiebbare Ösen dienen als Ladungssicherung. Allerdings sind sie etwa 40 cm über dem Boden angeordnet, niederzurren klappt nicht so recht. Weiteres Problem: Mit Wanne stehen die Radkästen zu eng, die versprochene Europalette quer passt deshalb nicht hinein. Längs scheitert sie beim Testwagen am Kasten des Laderaumrollos. Weiter vorn empfängt den Fahrer duftendes Leder - Renault lässt sich in der Top-Ausstattung namens Alaskan Intens nicht lumpen. Doch Obacht, für die Arbeit sind die Tierhäute nicht gemacht, der Estrich-Staub von den Arbeitshandschuhen und der Alukoffer auf der Rücksitzbank hinterlassen Spuren. Also die Sitzfläche zum Verstauen von Gepäck besser hochklappen. Das funktioniert etwas fummelig, schafft aber viel Platz, Zurrösen gibt es auch.

Für Fahrgäste ist der Fond ohnehin recht knapp, typisches Problem von Doks dieser Fahrzeuggattung. Sie sind ein Kompromiss, denn weder Rücksitz noch Pritsche haben Vollwertmaße. Wer mit dem Pick-up arbeiten will, ist daher mit einer Anderthalbkabine und Ablage hinter den Sitzen sowie großer Ladefläche besser bedient - diese Kombination aber gibt's zurzeit nur bei den Kollegen von Nissan.

**ALTEC**  
**Altec GmbH**, Rudolf-Diesel-Str.7  
 D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0  
 Fax: 07731/8711-11  
 E-Mail: info@altec.de  
 Internet: www.altec.de

**ALU-RAMPEN**

**PSA**  
**SCHMUTZFÄNGER**

- Alle Größen - aus eigenem Werk
- Kurze Lieferzeit - Frei Haus
- Kostenlose Angebote
- Günstige Logokosten

PE-LD ANTISPRAY TYPE APPROVALS 91/226EEC 109/2011EEC  
 TÜV -35°C TEST IHR LOGO

IHR LOGO Ein- oder mehrfarbig

**Deutschsprachige Beratung**  
 Tel.: +45 86 98 35 00 email: psa@psa.dk  
 www.psaindustri.de



Typisch Pick-up: hinten Pritschenwagen, vorn gediegene Limousine.



Der Fond ist knapp geschnitten, taugt mit hochgeklappter Sitzbank aber gut als Stauraum.



Der angezeigte Verbrauch ist realistisch, auch wenn der Bordrechner arg untertreibt.



Der Allradantrieb lässt sich bei Fahrt zuschalten. Elektronische Hinterachssperre und eine Untersetzung.

Der Fahrer dagegen sitzt im Alaskan in jeder Beziehung in der ersten Reihe. Kann sich recken und strecken. Bringt Kleinkram und größere Getränkeflaschen gut unter. Fährt mit der Hand über Materialoberflächen in gehobener Transporterqualität, besser als in Trafic und Master. Schaut zwischen den Rundinstrumenten auf ein informatives Display. Hat mit der Bedienung wenig Mühe, abgesehen von ein paar versteckten Schaltern für Nebenfunktionen zu tun. Das Lenkrad ist nur höhenverstellbar und die Sitzpolsterung dürrt, kräftig gebaute Fahrer spüren den Rahmen der Bestuhlung. Auch mit dem Seitenhalt ist's nicht weit her, der Alaskan zählt zu den Cruisern.

### Hoher Federungskomfort

Dazu passt der dezente Antritt des Motors. Aus dem Renault Master als eher

ruppiger Geselle bekannt, hält er sich hier im Hintergrund. Im Leerlauf noch präsent, verwandelt sich die Geräuschkulisse während der Fahrt in ein Hintergrundrauschen. Zwar wirkt der Antritt aus dem Stand angesichts von 140 kW (190 PS) und 450 Nm etwas matt – schließlich setzen sie samt Fahrer 2,3 t in Bewegung –, doch in Fahrt verwandelt sich der Vierzylinder in einen Souverän, der unauffällig, aber kraftvoll anschiebt. Ballast, die 18 Sack Estrich? Den Renault stört's nicht. Mit der Folge, dass der Fahrer den Tacho gut im Auge behalten sollte. Die Siebengang-Automatik mit großer Spreizung arbeitet komfortabel, wechselt indes etwas träge die Gänge. Auch traut sie dem bulligen Motor nicht so recht, schaltet manchmal übereifrig zurück, statt die 450 Nm ziehen zu lassen. Blitzschnell reagiert das Getriebe auf Kick-

down: Ein Tritt aufs Gas, runter geht's in Gang sechs, fünf oder gar vier, der Alaskan tritt wuchtig an.

Die gelassene Arbeitsweise steht dem Alaskan, überzeugt er doch mit einem unerwartet hohen Federungskomfort. Leiterrahmen plus starre Hinterachse gleich harter Knochen? Die Gleichung stimmt nicht: Selbst leer schwebt der Renault über Unebenheiten. Nur kurze Störungen kommen bei jedem Tempo deutlich durch. Deftige Schläge jedoch filtert der Alaskan weg. Hauptverantwortlich für den sanften ist die zwar starre, aber schraubengefederte Mehrlenker-Hinterachse, eine für Pick-ups filigrane Lösung. Weniger ausgeprägt ist der Geradeauslauf, der Alaskan stromert etwas über die Fahrbahn, giert und krängt beladen beim flotten Spurwechsel wie ein Schiff in schwerer See. Das gilt vor allem bei hohem Tempo. Aber wer drischt einen Pick-up schon artfremd mit 180 Sachen über die Autobahn? Eigenwillig agiert die geschwindigkeitsabhängige Lenkung: Bei langsamer Fahrt stramm, beim flotter zu leicht – eigentlich sollte es umgekehrt sein. Auch lässt der Laster Handlichkeit vermissen: Angesichts von 13,2 m Wendekreis sind entsprechende Manöver weiträumig zu planen.

### Kein Spritsparwunder

Dies gilt erst recht, steht der Drehregler im Cockpit auf Allradantrieb. Mit zugeschalteter Vorderachse verspannt sich der Antrieb bei eingeschlagener Lenkung. Sowohl beim Rangieren als auch bei engen Biegungen abseits der Straße

## Technische Daten: Renault Alaskan dCi 190



### Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.399 mm
Breite Karosserie/Spiegel	1.850/2.075 mm
Höhe gesamt	1.810 mm
Radstand	3.150 mm
Wendekreis	13,2 m
Breite Heckklappe	1.360 mm
Laderaum über Fahrbahn	815 mm
Laderaum (L/B/H)	1.581/1.560/474 mm
Breite zw. den Radkästen	1.130/1.360 mm
Ladevolumen	1,17 m³
Leergewicht Testwagen	2.220 kg
Nutzlast	815 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.035 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.320/1.750 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	3.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	6.000 kg

### Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, längs eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Aufladung mit zwei Abgas-Turboladern, variable Turbinengeometrie. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 85,0/101,3 mm, Hubraum 2298 cm³, Leistung 140 kW (190 PS) bei 3.750/min, maximales Drehmoment 450 Nm bei 1.500/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik, Schadstoffarm nach Euro 6.

**Antrieb:** Siebengang-Automatikgetriebe (Aufpreis) mit Wählhebel, Übersetzungen 4,89/3,17/2,03/1,41/1,0/0,86/0,78, R-Gang 4,04, Übersetzung Antriebsachse 3,36. Antrieb auf die Hinterachse, zuschaltbarer Allradantrieb mit zweistufigem Verteilerge triebe, Kraftübertragung 1:1 bzw. in zuschaltbarer Reduktionsstufe Übersetzung 2,72. Elektronische Differenzialsperre für die Hinterachse, Bergab-fahrassistent.

### Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an doppelten Dreiecksquerlenkern mit Schraubenfedern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Mehrlenker-Aufhängung, Panhardstab, Schraubenfedern. Reifen 255/60 R 18 auf Rädern 7,0 x 17. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

**Bremsen:** Hydraulische Zweikreisbremse, vorne innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

### Elektrik

Batterie	12 V/70 Ah
Lichtmaschine	150 A

### Füllmengen

Tankinhalt Diesel	73 l
Tankinhalt Adblue	17 l
Motoröl inkl. Filter	6,7 l

### Wartung/Garantie

**Wartung:** variabel, max. 30.000 km oder zwei Jahre.

**Garantie:** zwei Jahre Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung, lebenslange Mobilitätsgarantie.

### Preis

Renault Alaskan, 140 kW (190 PS), Automatik, 36.390 Euro (ohne MwSt.).

### Fahrleistungen/Messwerte

Beschleunigung:

0–50 km/h 4,4 s

0–80 km/h 8,0 s

0–100 km/h 11,4 s

Elastizität:

60–80 km/h IV/V 4,0/4,5 s

60–100 km/h IV/V 6,6/8,6 s

80–120 km/h VI 11,2 s

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Innengeräusche: Stand/50/80/100 km/h

50/58/60/64 db(A)

Höchstgeschwindigkeit: 75 dB(A)

Kraftstoffverbrauch: Normverbrauch

Innerorts/außerorts/kombiniert

8,7/5,9/6,9 l/100 km

CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 183 g/km

Teststrecke beladen 10,8 l/100 km

Testverbrauch min./max. 9,9–17,2 l/100 km

Verbrauch Adblue nicht messbar



Der Alaskan in seinem Element, in Top-Ausstattung guckt er sogar aus LED-Scheinwerfern.

### Was unser Tester sagt

Randolf Unruh

### Fahrerhaus

- ⊕ Sehr gute Ausstattung, vorne viel Platz, gute Verarbeitung, niedriges Geräuschniveau.
- ⊖ Mäßige Sitze, hinten knapper Bein- und Kopfraum, nur Doppelkabine im Angebot.

### Antrieb

- ⊕ Zuschaltbarer Allradantrieb bis 100 km/h plus Untersetzung, sehr hohe Durchzugskraft, gute Fahrleistungen, gut gedämmtes Motorgeräusch.
- ⊖ Aus dem Stand mäßiger Antritt, Automatikgetriebe im D-Modus träge, manchmal überreifrig.

### Fahrwerk/Sicherheit

- ⊕ Leer wie beladen guter Fahrkomfort, zahlreiche Assistenzsysteme lieferbar, umfangreiche Sicherheitsausstattung, stabiles Fahrverhalten.
- ⊖ Kurze Fahrbahnstöße deutlich spürbar, gefühllose und eigenwillig abgestimmte Lenkung, Fahrstabilität bei hohem Tempo eingeschränkt, Bremse verlangt kräftigen Tritt.

### Laderaum

- ⊕ Stabile Zurrmöglichkeiten, optional unterschiedliche Abdeckungen, Klappe geöffnet mit 500 kg belastbar. Sehr hohe Anhängelast.
- ⊖ In Relation zur Fahrzeuggröße knapper Laderaum, mäßige Nutzlast, Zurrösen hoch angesiedelt, Bordwand nicht 180 Grad abklappbar.

### Kosten

- ⊕ In Relation zu Leistung und Drehmoment angemessener Kraftstoffverbrauch.
- ⊖ Vergleichsweise hoher Anschaffungspreis, unklarer Wiederverkaufswert.



Urvater des Pick-up-Trios von drei Marken ist der Nissan Navara.



Neben dem Alaskan basiert auch die bullige neue Mercedes X-Klasse auf dem Nissan.

## Aus eins mach drei

Der Renault Alaskan hat starke Wurzeln, er basiert unmittelbar auf dem Nissan-Pick-up Navara. Dessen Karriere lässt sich über drei Jahrzehnte zurückverfolgen. Man darf also getrost davon ausgehen, dass Nissan sein Handwerk versteht. Nissan fertigt Pick-ups in Spanien, Argentinien und Thailand. Die aktuelle Generation des Navara startete vor zwei Jahren.

Der Schritt vom Nissan zum Renault ist kurz, äußere Unterscheidungsmerkmale beschränken sich auf Grill, Scheinwerfer und Stoßfänger. Drinnen sind die Pick-ups mit Ausnahme identisch. Jedoch beschränkt sich das Renault-Programm auf die Doppelkabine in drei Ausstattungsvarianten. Nissan bietet zusätzlich ein Fahrgestell mit Fahrerhaus sowie eine mittellange

„King Cab“, auch in einer Basisausführung ohne Allradantrieb.

Weiterer Abkömmling des Navara ist die neue Mercedes-X-Klasse. So kommt es zum „ersten Pick-up eines Premiumherstellers“ – Made by Nissan in Spanien und Argentinien. Vor allem Vorder- und Hinterwagen des Mercedes unterscheiden sich deutlich, auch ist der Pick-up mit Stern bulliger, breiter. Das markentypische Interieur ist je nach Variante feiner. Mercedes hat auch am Fahrwerk Hand angelegt, deutlich wird's an der breiten Spur. Bald folgt eine Spitzenausführung mit dem Hightech-V6-Diesel à la Sprinter. Der Leiterraum und die aktuelle Antriebstechnik einschließlich Basismotorisierung und Getriebe stammen 1:1 von Nissan – hier wie dort arbeitet der 2,3-l-Turbodiesel

aus dem Renault Master. Mercedes nennt für die X-Klasse einen deutlich höheren Verbrauch, denn sie ist nicht nur breiter, sie wiegt auch rund 100 Kilo mehr. Das überträgt sich auf Gesamtgewicht und Zuladung. Das Gespinnst der Pick-ups wird künftig noch komplexer, denn zur Renault-Nissan-Allianz gehört inzwischen ebenfalls Mitsubishi. Hier gibt es seit Jahrzehnten den Pick-up L 200, jetzt auch als Fiat Fullback zu bekommen. Man wird sich nähern, langfristig wächst das Trio zum Pick-up-Quintett.

Einst fest in asiatischer Hand, wächst das Segment der Pick-ups in Deutschland mit der Zahl der europäischen Anbieter. Seit dem Einstieg von VW im Jahr 2010 haben sich die Neuzulassungen auf rund 21.500 Einheiten mehr als verdoppelt. Nummer eins ist unangefochten der Ford Ranger, dahinter

balgen sich VW Amarok und Nissan Navara, mit Abstand folgen Mitsubishi und Toyota. Heute wetteifern zehn Marken um Käufer. Deutschland und Mitteleuropa sind aber sind nur ein winziger Teil des weltweiten Pick-up-Geschäfts. Weltweit ist's ein Millionenmarkt. Auch wenn Neugierige meist auf imposante vollfette US-Pick-ups schauen – die Post geht rund um die Südhälfte der Erde bei den Eintonnern ab. Also bei Navara, Alaskan, X-Klasse und Konsorten.

Der Wettbewerb wird weiter angeheizt: VW wird spätestens 2020 einen komplett neuen Amarok präsentieren. Er soll auf dem modularen Querbaukasten MQB basieren. Ein Pick-up mit Quermotor? Das wäre was Neues – und wie sieht es dann mit der Zukunft des erst im vergangenen Jahr eingeführten Amarok V6 aus?

wirkt der Alaskan deshalb etwas hüftsteif und ungenlenk. Neben der Rückfahrkamera leistet an Engstellen daher die optionale 360-Grad-Ansicht gute Dienste, um geparkten Autos, Felsen, Baumstümpfen und weiteren natürlichen Gegnern aus dem Wege zu gehen. Dank der Kombination aus Untersetzung, elektronischer Differenzialsperre und bärenstarkem Motor sowie der optionalen mechanischen Sperre bietet der Alaskan gleichzeitig ansehnliche Voraussetzungen für Ausflüge in Wald und Flur. Kraftvoll wühlt er sich durch, gebremst allenfalls von zugesetzten Reifen. Der Fahrer profitiert von der Unterstützung der Automatik und von der Bergabfahrhilfe, sie hält die gewähl-

te Geschwindigkeit im Allradbetrieb mit Untersetzungsstufe konstant.

Bei einem Pick-up steht Funktion im Vordergrund, dann erst folgt der Blick auf die Tankuhr. Nett, aber nicht unbedingt nötig ist also die Analyse des Verbrauchs per Säulengrafik im Display. Und gänzlich überflüssig die Mogelei des Bordrechners. Denn wie zu erwarten, siedelt sich der Alaskan angesichts von Abmessungen, Gewicht und Leistungsfähigkeit beim Verbrauch im Segment gewichtiger Transporter an. Lob verdient der Einsatz von SCR-Technik zur Abgasreinigung, unverständlich ist der Verzicht auf Start/Stop in Verbindung mit Automatikgetriebe. Macht im Schnitt auf

der standardisierten Verbrauchsstrecke beladen gut 10 l/100 km. Weit darunter geht es auch ohne Fracht nicht, leer pendelt sich der Renault bei 9 bis 10 l ein. Dauervollgas auf der Autobahn ist teuer, kostet an die 17 l. Also Fuß vom Gas, auch weil die Bremse einen sehr festen Tritt verlangt und das Fahrwerk an Grenzen stößt.

Vor der Heimfahrt führt noch ein Abstecher zur Waschanlage. Beim Aussteigen Obacht geben, sonst saut sich der Fahrer beim Verlassen des Renault Alaskan an den schmückenden Trittbrettern die Hosenbeine ein. Dürfen auch die Fahrer von Pick-ups schmutzig sein?

**Randolf Unruh**



# Kinderleichte Reiseplanung

25 Länder auf 416 Seiten,  
mit aktuellen Preisen.  
Ihr Reiseführer für die Autobahn.



QR-Code zur  
Online-Bestellung

- Ausgesuchte Hotels
- Gasthöfe
- Pensionen
- Gästehäuser
- Ferienwohnungen
- Tankstellen
- Ausflugsziele

Links+Rechts  
der  **Autobahn**

 **Autobahn**  
GUIDE

[www.autobahn-guide.com](http://www.autobahn-guide.com)