

TOYOTA HILUX D. CAB. GR SPORT 2.8 AUT.
vs. FORD RANGER D. CAB. 3.0 ECOBLUE
240 AUT. WILDTRAK vs. VW AMAROK D.
CAB. V6 3.0 TDI AUT. AVENTURA vs. ISUZU
D-MAX CREW N60 NITRO SPORT 4x4 A/T
vs. KGM MUSSO SPORTS D22T 4X4 6AT LIM.

Incansables

Los pick-up han evolucionado tanto que es posible planteárselos como alternativa a los SUV con un extra de practicidad, pues pueden ser al mismo tiempo herramienta de trabajo y único coche doméstico.

ÁLVARO RUIZ PALOMA SORIA

En muchos países, los pick-up son coches verdaderamente populares, hasta el punto de que en Estados Unidos este formato es el preferido por los conductores y año tras año los modelos más vendidos son de este segmento, con un Ford F-150 que ha liderado

el ránking de ventas durante más de 40 años consecutivos. Y no es algo exclusivo de allí: en general, en todo el continente americano, en buena parte de Asia y en África estos vehículos se venden particularmente bien. En cambio, en Europa no tienen ni una pequeña parte de ese éxito.

Y España no es la excepción. No se puede decir que sean unos desconocidos, pero no es fácil verlos por la calle, especialmente en ciudad. La mayoría de los que se venden van a parar a zonas rurales para recibir un uso mayoritariamente profesional y cuando se ven en la urbe también suele ser desempe-

FICHA TÉCNICA	
TOYOTA HILUX DOBLE CABINA GR SPORT 2.8 AUT.	
TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	2.755 cm³
POTENCIA	150 kW-204 CV a 3.400 rpm
PAR MÁXIMO	500 Nm entre 1.600 y 2.800 rpm
V. MÁXIMA	175 km/h
ACELERACIÓN	10,7 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	9,4 litros / 100 km
MEDIDAS	5.325 / 1.855 / 1.815 mm
NEUMÁTICOS	265/65 R17
PESO EN VACÍO	2.205 kg
MALETERO	n.d.
PRECIO	45.300 € (sin IVA)
GAMA DESDE	34.058 € (sin IVA)
CUOTA	n.d.
LANZAMIENTO	Diciembre 2024

VALORACIÓN	
PRECIO	XXXXX
PRESTACIONES	XXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXX
CONSUMO	XXXXX



FICHA TÉCNICA	
FORD RANGER DOBLE CABINA 3.0 ECOBLUE 240 AUT. WILDTRAK	
TIPO DE MOTOR	Diésel, 6 cilindros en V, turbo
CILINDRADA	2.993 cm³
POTENCIA	177 kW-241 CV a 3.250 rpm
PAR MÁXIMO	600 Nm entre 1.750 y 2.250 rpm
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERACIÓN	8,7 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	10,1 litros / 100 km
MEDIDAS	5.370 / 1.918 / 1.884 mm
NEUMÁTICOS	255/65 R18
PESO EN VACÍO	2.358 kg
MALETERO	n.d.
PRECIO	40.350 € (sin IVA)
GAMA DESDE	26.850 € (sin IVA)
CUOTA	n.d.
LANZAMIENTO	Noviembre 2022

VALORACIÓN	
PRECIO	XXXXX
PRESTACIONES	XXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXX
CONSUMO	XXXXX



FICHA TÉCNICA	
VOLKSWAGEN AMAROK DOBLE CABINA V6 3.0 TDI AUT. AVENTURA	
TIPO DE MOTOR	Diésel, 6 cilindros en V, turbo
CILINDRADA	2.993 cm³
POTENCIA	177 kW-241 CV a 3.250 rpm
PAR MÁXIMO	600 Nm entre 1.750 y 2.250 rpm
V. MÁXIMA	190 km/h
ACELERACIÓN	8,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	10,1 litros / 100 km
MEDIDAS	5.350 / 1.910 / 1.871 mm
NEUMÁTICOS	275/45 R21
PESO EN VACÍO	2.446 kg
MALETERO	n.d.
PRECIO	58.720 € (con IVA)
GAMA DESDE	44.275 € (con IVA)
CUOTA*	857 €/mes
LANZAMIENTO	Noviembre 2022

VALORACIÓN	
PRECIO	XX XXXX
PRESTACIONES	XXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXX
CONSUMO	XXXXX



FICHA TÉCNICA	
ISUZU D-MAX CREW N60 NITRO SPORT 4X4 A/T	
TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.898 cm³
POTENCIA	120 kW-163 CV a 3.600 rpm
PAR MÁXIMO	360 Nm entre 2.000 y 2.500 rpm
V. MÁXIMA	n.d.
ACELERACIÓN	n.d.
CONSUMO	9 l/100 km
MEDIDAS	5.280 / 1.870 / 1.790 mm
NEUMÁTICOS	265/60 R18
PESO EN VACÍO	2.110 kg
MALETERO	n.d.
PRECIO	43.800 € (sin IVA)
GAMA DESDE	34.200 € (sin IVA)
CUOTA	n.d.
LANZAMIENTO	Noviembre 2024

VALORACIÓN	
PRECIO	XXXXX
PRESTACIONES	XXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXX
CONSUMO	XXXXX



FICHA TÉCNICA	
KGM MUSSO SPORTS D22T 4X4 6AT LIMITED	
TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	2.157 cm³
POTENCIA	149 kW-202 CV a 3.800 rpm
PAR MÁXIMO	440 Nm entre 1.600 y 2.600 rpm
V. MÁXIMA	183 km/h
ACELERACIÓN	n.d.
CONSUMO	8,9 litros / 100 km
MEDIDAS	5.095 / 1.950 / 1.855 mm
NEUMÁTICOS	235/70 R17
PESO EN VACÍO	2.155 kg
MALETERO	n.d.
PRECIO	38.000 € (sin IVA)
GAMA DESDE	27.500 € (sin IVA)
CUOTA	n.d.
LANZAMIENTO	Julio 2024

VALORACIÓN	
PRECIO	XXXXX
PRESTACIONES	XXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXX
CONSUMO	XXXXX



PRECIO: 45.300 €

PRECIO: 58.720 €

PRECIO: 43.800 €

PRECIO: 38.000 €

PRECIO: 40.350 €



NO TIENE LAS MEJORES COTAS TODOTERRENO, PERO SE MANEJA BIEN

<< Por encima del Wildtrak queda el espectacular y salvaje Raptor >>

ñando cometidos laborales, ya sea como parte de la flota de un ayuntamiento o de la de una empresa. Es normal, es un tipo de automóvil muy orientado al uso profesional por tres razones: su capacidad de carga, gracias al chasis y la caja trasera, sus aptitudes todoterreno y su robustez global.

Sin embargo, en otros mercados, como el estadounidense, la concepción pick-up es diferente. También se utilizan exactamente por las mismas razones, pero allí se venden modelos todavía más grandes que en Europa (su capacidad de carga y remolque está al mismo nivel que las de un pequeño camión) y también se utilizan para todo lo que no es trabajo: como único coche de casa, para cometidos familiares y para moverse a diario. Lógicamente, las grandes



FORD RANGER WILDTRAK

DISEÑO VISTOSO Y MODERNO, Y BUENA ERGONOMÍA



El selector de modos de conducción va en la consola, junto al mando de los modos de tracción.

carreteras de aquel país lo permiten, mientras que maniobrar con un mastodonte que supera 5 metros de largo es complicado en cualquier población española y en ciertos cascos viejos es directamente imposible.

En todo caso, de un tiempo a esta parte los fabricantes se han propuesto que en nuestro mercado tomemos nota del estadouni-

dense y dejemos de relegar a los pick-up a usos puramente profesionales o a zonas rurales. No podemos tener pick-up tan grandes como los americanos, sencillamente porque no tendría ningún sentido, pero sí ver con otros ojos a este tipo de coches: no solo como 'mulas de carga', también como multiusos.

VERSATILIDAD EXTREMA

Más allá del trabajo, los pick-up son grandes SUV que cumplen a la perfección con las necesidades de una familia, coches ideales para un tipo de ocio en el que las actividades al aire libre tienen mucho peso. Por supuesto, son todoterrenos muy solventes.

Aunque no hay demasiados a la venta en nuestro mercado, existen suficientes para encajar con distintos gustos, necesidades y presupuestos. Los cinco modelos de esta comparativa son buena



Asientos cómodos, incluso para hacer largas tiradas, y con ajustes eléctricos, a todos los efectos como los de un turismo. En la segunda fila puede viajar cómodamente una pareja de adultos. La persiana para la caja es opcional y manual.

muestra de ello, empezando por los que tienen un enfoque más lúdico: el Ford Ranger y el Volkswagen Amarok. Ambos tienen mucho en común porque el alemán derivada del americano, fruto de un acuerdo entre ambas marcas. Por eso exhiben un diseño muy próximo, un interior similar (pero suficientemente diferenciado) y el mismo ADN, incluido el motor turbodiesel V6 3.0, único de 6 cilindros del grupo.

Ranger y Amarok también ofrecen propulsores de 4 cilindros, pero este V6 es el tope de gama y les distingue del resto. Al ser una mecánica grande ofrece un torrente de par límite que viene de perlas para mover cargas pesadas y voluminosas o pasar por zonas camperas muy complicadas. Al mismo tiempo, es un motor agradable en el uso diario, en parte por el buen funcionamiento de la caja de cambios automática de 10 marchas que asocia. La peor ca-



El primer botón actúa el modo Rough, el segundo el bloqueo trasero y el tercero la calefacción del asiento.

ra de un conjunto tan generoso es el consumo: difícil ver medias por debajo de 11 l/100 km. No es descabellado, teniendo en cuenta el tamaño de ambos productos y la energía dispuesta, pero es más elevado que el de los otros tres protagonistas, todos ellos con diésel de 4 cilindros.

Sí, es el precio a pagar por gozar de mejor tacto de conducción, más músculo y, en general, de un coche más Premium en todos los sentidos. Sobre todo el Amarok, especialmente con este acabado Aventura que casi lo planta al nivel de un SUV de Volkswagen en cuanto a calidad, tecnología y equipamiento. No así en comportamiento, entre otros por lo grande y pesado que es, si bien es más confortable y fácil de conducir que el resto, incluso que su primo de Ford, ligeramente por detrás del germano si hablamos de calidad de rodadura, aunque el del óvalo viaje por encima del resto, también en equipamiento y tecnología.

EL TÉRMINO MEDIO

El KGM Musso Sports también es fácil de llevar. De hecho, al →



ISUZU D-MAX NITRO SPORT

EL INTERIOR SE HA PUESTO AL DÍA Y SE NOTA, PERO NO PIERDE ROBUSTEZ

SORPRENDE LO QUE PUEDE LLEGAR A HACER EN CAMPO



Asientos con aspecto deportivo muy cómodos incluso para viajar, sin nada que envidiar a los de un turismo; buena amplitud detrás. La persiana eléctrica de serie para la caja puede abrirse desde esta, desde la cabina y con el mando.





Con este mando cambias el tipo de tracción: trasera, total larga y total corta (es decir, total con reductora).

volante es el más parecido a un turismo. Además, está muy bien equipado con el acabado Limited de la unidad probada, es cómodo, amplio y no se desvuelve nada mal fuera de la carretera, mientras que en ciudad la menor longitud en esta versión de caja corta lo hace mucho más manejable, a costa sí de perder capacidad de carga y de comprometer sus dotes más profesionales.

Es algo que cabe solucionar eligiendo la caja larga, pero lo cierto es que con la corta destaca por ser el más equilibrado del grupo para moverse de forma cotidiana.

La menor tecnología del coreano en el apartado multimedia y



un diseño interior menos sofisticado le sitúan un peldaño por detrás del tándem Amarok/Ranger, pero es algo que a muchos clientes les puede compensar cuando se fijan en el precio: es el más barato, aunque no lo parezca por dotación de serie, ni por lo bien hecho que está su interior ni mucho menos por el rendimiento que ofrece su motor turbodiésel: 202 CV.

Con dos cilindros menos que los Volkswagen/Ford, es agradable, va sobrado de par, mueve bien los más de 2.000 kg que fija en báscula en todas las circunstancias y es el más frugal de la comparativa, como demuestra un promedio mixto real en el entorno de los 9 l/100 km fácil bajar en carretera.

El coreano, es por tanto, la mejor alternativa para quien busque

<< El Musso Sports es la opción más equilibrada a todos los niveles >>

un coche más familiar y versátil, más aún si contamos con un presupuesto más limitado.

Por su parte, los dos japoneses son los más indicados para dar prioridad al trabajo, no tanto por capacidad de carga, similar a la del resto, como por ser alternativas más espartanas por dentro y más toscas al volante.

CAMBIOS BIENVENIDOS

Es importante puntualizar que el Hilux analizado es el GR Sport con motor 2.8 que se vendía hasta hace bien poco, ahora sustituido por el Hilux de 2025, en principio no disponible con nivel GR Sport (si en otros mercados). Cuenta con un equipamiento más moderno



El interior puede pasar por el de un SUV grande. Esta unidad de caja corta mide 5,09 metros de largo; el Musso Sports de caja larga llega a 5,40 y su caja es más grande. El precio es idéntico para las dos variantes.



Los asientos exclusivos del acabado GR Sport son los más deportivos, pero eso no significa que sean menos confortables. El espacio detrás es correcto. Capacidad de carga en línea con el resto: 1.000 kg. Y puede remolcar hasta 3.500.

y está a la venta con dos motorizaciones: 2.4 de 150 CV y el nuevo 2.8 Hybrid 48V de 220 con etiqueta ECO de la DGT, gracias la micro-hibridación. Con esos cambios, el Hilux da un paso adelante en refinamiento y polivalencia (es el único que puede tener esa viñeta de Tráfico), sin alterar sus excelentes capacidades campo a través.

Tampoco merma la robustez que ha caracterizado al modelo desde siempre, por mucho que esta derive en que su interior esté más cerca de un comercial que al de un turismo, por calidad y diseño, con grandes botones y mandos físicos fáciles de accionar hasta con guantes y en condiciones extremas. Se nota



EL HILUX SACA SOBRESALIENTE EN CAMPO



El sistema de infoentretenimiento es el más simple y desfasado, pero es una de las cosas que cambia en el nuevo Hilux 2025 que ya se vende.

TOYOTA HILUX GR SPORT

hecho para durar y, de alguna manera, esto justifica carecer del refinamiento del Land Cruiser (tampoco tiene su precio, ojo) o, sin ir más lejos, de cualquiera de los modelos que de estas páginas.

Es algo que se siente nada más arrancar el motor: la insonorización de la cabina es discreta (pasa mucho ruido mecánico). Es un sonido de motor diésel 'gordo'; basta pisar un poco el acelerador para confirmar que, efectivamente, lo que hay bajo el capó es un generoso turbodiésel. También es de 4 cilindros, pero con mucho par desde muy poca velocidad, algo que se agradece al cargarlo o meterse en lugares imposibles en campo, donde por cierto sus mejores cotas (off-road) marcan diferencias; mención especial a una altura libre al suelo, de 310 mm.

PROFESIONALIDAD

Voy con el Isuzu D-Max, que deja la última en 240, pero que de nuevo pone tierra de por medio con el resto en campo. Cabría imaginar →

**LAS LLANTAS
DE 21" DE SERIE
PENALIZAN EN USO
TODOTERRENO**



VOLKSWAGEN AMAROK AVENTURA

que su diésel de 4 cilindros, 1,9 litros y 163 CV (el menos potente de la comparativa) pueda quedarse corto, o que los 360 Nm de par límite tampoco ayudan porque es la cifra más baja de la contienda, pero a la hora de la verdad no se echa en falta más músculo, ni en carretera ni lejos de ella.

El D-Max es un pick-up que ha demostrado su valía y fiabilidad en todo el mundo desde hace años. Ahora se ha puesto al día para incorporar la tecnología que necesitaba, tanto a nivel multimedia como en el apartado de asistencia a la conducción. Gracias a ello, se ha transformado en un coche mucho más interesante, aunque no deja de ser la apuesta más orientada a ocupaciones laborales en estas páginas. Y eso que la versión Nitro Sport hace más concesiones al confort, por lo que cabe plantearla como coche para todo.

PUEDEN MUCHO

De acuerdo, no es tan cómodo ni refinado como el Ford o el Volkswagen, ni tiene un precio tan



LOGRA DIFERENCIARSE DEL RANGER POR DISEÑO Y EXTRA DE CALIDAD



El Amarok está completamente equipado: multimedia, conectividad, confort y asistentes de primer nivel.

atractivo ni es tan fácil de conducir como el KGM, pero es la opción ideal si buscas un coche incansable que puedas 'maltratar' durante años sin miramientos porque está hecho 'a prueba de bombas', tanto en el trabajo como en tu tiempo libre. Eso sí, aprovechando la renovación también ha subido precio. ■

EL PROBADOR OPINA



Si el precio es importante, el KGM es la opción más interesante: ni siquiera le falta reductora o bloqueo del diferencial trasero (también los llevan los demás, pero son más caros). Con un presupuesto más holgado escogería el Amarok porque es el más cómodo, el mejor equipado y el más refinado. Asimismo, es el que más rápido se mueve, junto al Ford, y tiene todo lo necesario para dar la talla laboral, justo el ámbito donde el D-Max se antoja más capaz.



Misma amplitud que en el Ranger, pero da la impresión de estar mejor hecho y, sobre todo, de ir mejor insonorizado, por lo que es más cómodo en carretera. Su capacidad de carga es de 1.160 kg, mientras que la de remolque es de 3.500.