



Isuzu D-Max

Op bekend terrein

Autotest | Brood haal je bij de bakker, groenten bij de groenteman; niet bij de supermarkt. Voor pick-up trucks is er ook een specialist: Isuzu. Althans, zo betitelt deze oudste autofabrikant van Japan zichzelf graag. De nieuwe D-Max moet bewijzen of een specialist inderdaad beter is dan een merk dat van alle markten thuis is.

"Kijk eerst even rustig naar het dashboard voordat je de motor start", zei de man van Isuzu voor aanvang van de testrit. De meeste pickups worden immers als werkauto gekocht. Dan doen luxe of verfijning er niet toe, maar gaat het om functionaliteit en degelijkheid.

De testauto is de meest luxueuze uitvoering en dat betekent dat een audio- en navigatiesysteem, met leder beklede stoelen, een klimaatcontrolesysteem, cruise-control en centrale portiervergrendeling met afstandsbediening allemaal standaard zijn.

De opzet van de cabine is een doordachte mix van functionaliteit en luxe. Zo zijn nog steeds krasvaste en eenvoudig schoon te maken materialen gebruikt. Ook al speelt vormgeving een prominentere rol dan voorheen, staat functionaliteit nog steeds voorop. Dit is een van de punten waarop duidelijk wordt dat Isuzu een echte specialist is. Grotere merken laten zich verleiden om een standaard personenauto-interieur in hun bedrijfswagen te bouwen, maar dat is minder degelijk.



De hier gereden "Double Cab" heeft vier portieren en biedt zowel voor- als achterin volop hoofd- en beenruimte. De bestuurder zit nog hoger dan in de gemiddelde SUV (luxe terreinauto, ofwel Sports Utility Vehicle) en heeft een prima overzicht over het verkeer. Desondanks is de D-Max absoluut geen handzame auto. De draaicirkel is in de stad onhandig groot en

ook de lengte van 5 meter 30 vraagt extra voorzichtigheid van de bestuurder.

Rij eigenschappen

Op de openbare weg rijdt de D-Max als een bedrijfsauto; iedere vorm van verfijning is ver te zoeken, maar het voldoet allemaal ruimschoots. De dieselmotor is nadrukkelijk hoorbaar, storend is het echter nooit. Alhoewel de D-Max absoluut geen snelle auto is, komt de 2.5 liter diesel (163 pk / 400 Nm) nooit vermogen tekort.



Voor deze test was geen aanhanger beschikbaar, maar volgens Isuzu kan de D-Max trailers tot 3.000 kg aan. Afhankelijk van de gekozen uitvoering kan de open laadbak (230 x 157 cm) maximaal 1.155 kg aan vracht tillen.

De optionele automatische versnellingsbak bedient zich van conventionele techniek. De automaat telt vijf versnellingen en maakt gebruik van een "koppelvormer". Desondanks voelt het mechaniek de bestuurder goed aan en is zelden merkbaar wanneer de automaat schakelt.

Met een grote draaiknop op de middentunnel kan worden gekozen voor tweewielaandrijving of vierwielaandrijving (hendels overhalen en andere zware arbeid behoort tot het verleden). Wanneer op de verharde weg wordt gereden met vierwielaandrijving, is duidelijk te voelen hoe het mechaniek wringt en zoekt om de aandrijfkrachten

kwijt te kunnen. Bovendien heeft de motor het merkbaar zwaarder om het extra mechaniek aan te drijven.



Het verdient daarom de voorkeur om op de buitenweg gebruik te maken van de stand "2wd" (achterwielaandrijving). Dat komt bovendien het verbruik sterk ten goede. Het testverbruik over een route met stadsverkeer en snelwegen bedroeg 8.5 liter per 100 km. Dat is meer dan Isuzu belooft, maar veel minder dan eerder geteste pick-ups (die bovendien minder goed presteerden).



Op slecht wegdek schudt, springt en duikt het koetswerk. Zelfs de slechtste SUV biedt een stabielere wegligging dan deze D-Max. Tractiecontrole en een elektronisch stabiliteitssysteem ("ESP") zijn standaard. Desondanks kan het heel wat stuurmanskunst vergen om een uitwijkmanoeuvre op hoge snelheid tot een goed einde te brengen.

Terreinrijden

De rollen worden omgedraaid wanneer het asfalt wordt verruild voor het onverhard. Zoals een sportwagen tot leven komt op snelheid, is de D-Max in zijn element in het terrein. Hier is merkbaar dat de D-Max vanaf het begin is gemaakt om in het terrein te rijden.

De korte overhang voor en opgetrokken achterbumper zorgen ervoor dat de D-Max niet aan de grond loopt bij klimmen of dalen. Om het in getallen uit te drukken: de maximale aanloophoek is 30 graden, af afloophoek 22.7 graden. Bij een zij-hellingshoek van 49 graden blijft de D-Max nog op de wielen staan. Tere delen onder de auto, zoals de carter en de brandstoftank, zijn extra beschermd.



Het vermogen van de motor (en de verhoudingen van de versnellingsbak) zijn zo gekozen dat het gas perfect is te doseren om de auto ook in lastige omstandigheden tussen slip en grip te houden. Ook de automaat is perfect afgestemd op terreinrijden. Het beklimmen van steile hellingen gaat zo moeiteloos, dat het niet meer dan een verkeersdrempel lijkt. Zelfs op de standaard-gemonteerde banden wist de Isuzu alle beproevingen met groot gemak te doorstaan.

Om zwaar terrein te overwinnen is behalve vierwielaandrijving ook "lage gearing" beschikbaar. Een "diff lock" ontbreekt. In plaats daarvan kiest Isuzu voor elektronica omdat dat volgens een woordvoeder voordeliger en betrouwbaarder is. Juist dit laatste is waar Isuzu prat op gaat: dankzij de betrouwbaarheid doen Isuzu's hun werk tot in de verste uithoeken van de wereld. Dat is voor deze specialist namelijk bekend terrein.



Conclusie

Is de D-Max van specialist Isuzu beter dan een pick-up van een fabrikant die alle soorten auto's bouwt? Ja en nee. Een grote fabrikant heeft veel standaardonderdelen in huis waardoor een auto relatief goedkoop kan worden voorzien van de meest moderne techniek. Omdat Isuzu alles in eigen huis ontwikkelt, is de D-Max bij de tijd, maar zeker niet vooruitstrevend.

Daar staat tegenover dat de D-Max tot in de laatste vezel is ontworpen als betrouwbaar, onoverwinnelijk werkpaard en dat is te merken. Dat begint al met het doordachte interieur dat weliswaar luxueus is, maar tegelijkertijd degelijk en praktisch. De rijeigenschappen scoren op de openbare weg slechts een voldoende, maar in het terrein schittert de D-Max. Ook na een dag van (zeer) hard werken gaf de D-Max geen krimp en dat is een kenmerk van een echte professional. ■



Specificaties

Isuzu D-Max Double Cab LSX automaat

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	530 x 186 x 178 cm
Wielbasis	310 cm
Gewicht	1.945 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	3.000 kg
Tankinhoud	69 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	215/70R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	2499 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	163 pk @ tpm
Koppel	400 Nm @ 1400 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	n.b.
Verbruik gemiddeld	7,4 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	220 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 46.892,-
Prijs instapmodel	€ 27.251,-