



ISUZU D-MAX

Thuis in Thailand

Na een carrière van tien jaar is de Isuzu D-Max aan vervanging toe. Het nieuwe model werd vorig jaar in september gelanceerd in Thailand, waar wij de 'thuisversie' al even mochten testen.

TEKST JOHAN DEMETS

De Isuzu D-Max mag dan al een decennium oud zijn, hij verscheen pas in 2005 in het Belgische autolandschap... Eind 2004 had importeur Alcopa – die op dat moment ook al Hyundai en Suzuki in ons land invoerde, maar intussen de distributierechten voor Mitsubishi was kwijtgespeeld – namelijk een joint venture gesloten met Isuzu Motors. Met de invoer van Isuzu en zijn D-Max kreeg de Moorkens-groep opnieuw een pick-up in zijn aanbod na het verlies van de Mitsubishi L200. De voorbije jaren was de D-Max in ons land nog goed voor zo'n vijftien procent van de pick-upmarkt, wat neerkomt op 400 tot 500 voertuigen per jaar, maar door de komst van nieuwe concurrenten was de trend dalende.

Hoewel hij in 2007 al de Belgische titel van *Pick-up van het Jaar* wist te veroveren, leidde de eerste D-Max bij ons dus een vrij bescheiden bestaan, in tegenstelling tot in Thailand, waar deze Japanse pick-up exclusief wordt geproduceerd. Daar wordt de pick-upmarkt namelijk met groot overwicht op de concurrentie (met merken als Mitsubishi, Nissan, Chevrolet, Mazda, Ford en Tata) gedomineerd door Isuzu en Toyota, die de voorbije jaren een aandeel van respectievelijk zo'n 35 en 40 procent opeisten. Met zijn nieuwe D-Max koes-

tert Isuzu zonder blikken of blozen de ambitie om zijn grote rivaal opnieuw van de troon te stoten in de op één na grootste pick-upmarkt ter wereld (na de Verenigde Staten) – en zelfs helemaal de grootste als we de dikke *pick-up trucks* van meer dan anderhalve ton niet meerekenen...

ZWARE ERFENIS

Met een wereldwijde verkoop van meer dan twee miljoen exemplaren (verspreid over een honderdtal landen) op amper tien jaar tijd zadelt de huidige D-Max zijn opvolger op met een zware erfenis. Toch was het 'oude' werkpaard intussen echt wel aan vervanging toe, zoals bleek toen we ons onlangs nog eens aan een korte testrit waagden. Het interieur oogde behoorlijk somber en ronduit verouderd, met schrijnend plastiekeerige metaalimitaties. De bediening van stuur, remmen en handgeschakelde vijfversnellingsbak voelde heel vaag en rubberachtig aan, de achterhaalde viertrapsautomaat schakelde traag en ongeïnspireerd, terwijl de dikke dieselmotoren behoorlijk luidruchtig waren en vrij veel trillingen doorgaven. En dan zwijgen we nog over het logge rijgedrag en de springerige achteras...

Voor zijn nieuwe D-Max gooide Isuzu het dus over een totaal nieuwe boeg, behalve wat

het onderstel betreft. De basis wordt nog altijd gevormd door een zwaar ladderchassis met een starre achteras, maar nu zitten de bladveren wel erboven in plaats van eronder. Zoals bij de meeste moderne pick-ups dus, op de SsangYong Actyon Sports na (zie verder in dit nummer). Hoewel de nieuwe D-Max in alle richtingen zo'n 5 centimeter groter werd (afhankelijk van de versie), wist hij zijn draaicirkel toch met 20 centimeter in te krimpen (van 12,4 naar 12,2 meter). De aanloop- en afrijhoeken gingen er dan weer een ietsje op achteruit, omdat de grotere bodemvrijheid de langere overhangen net niet kan compenseren, maar de zijdelingse hellingshoek evolueerde van een meer dan respecta-



VOOR

- ▶ Dynamischer design t.o.v. voorganger
- ▶ Afwerkingskwaliteit t.o.v. voorganger
- ▶ Ruimte achterin in Double Cab



TEGEN

- ▶ Vermogen en verbruik t.o.v. voorganger
- ▶ Rijhouding en ergonomie kunnen beter
- ▶ Ruimte achterin in Extended Cab

bele 45 graden naar een ronduit indrukwekkende 49 graden.

VEEL EFFICIËNTER

De dikke drieliter-turbodiesel met common rail werd geschrapt, terwijl de 2.5 een flinke update onderging: dankzij een hele reeks technische ingrepen (zoals een nieuwe tweefasige turbo en een grotere intercooler) ontwikkelt hij nu 163 in plaats van 136 pk en – belangrijker – een stevig maximumkoppel van 400 Nm tussen 1.400 en 2.400 toeren (tegenover een schamele 280 Nm bij 1.800-3.400 o/m). Een stijging dus van respectievelijk zo'n twintig en veertig procent. Op ecologisch vlak evolueerde de 'tweeënhal' van Euro 4 naar Euro 5 en daalden zijn gemengde normverbruik en CO₂-uitstoot met bijna tien procent (van 8,1 naar 7,4 l/100 km en van 213 naar 194 g/km). Daar zullen de nieuwe zesbak en vijftrapsautomaat vast ook wel niet vreemd aan zijn.

Over smaken valt te twisten: voor sommige Europese klanten is de chroomrijke koetswerkstijl misschien net iets te 'Aziatisch', maar feit is dat de nieuwe D-Max veel meer dynamiek uitstraalt dan zijn voorganger. Hoewel we niet meteen van een *fashion statement* durven te gewagen, oogt ook het interieur oneindig veel moderner en degelijker, mede dankzij een betere materiaalkeuze. Bij Isuzu zijn ze in de wolken over hun nieuwe stuurwiel met bedieningsknoppen en hun "sportievere" stoelen, maar qua rijhouding en ergonomie werden we niet meteen van onze sokken geblazen: gewoon goed voor een pick-up, zonder meer. In de Extended Cab (die er twee handige *suicide doors* bij kreeg om de instap naar achteren te vergemakkelijken) is het zitcomfort achterin extreem beperkt, in tegenstelling tot in de ruime Double Cab (met vier klassieke deuren).

BENIEUWD...

Over het weggedrag en de aandrijving van de 'Europese' D-Max kunnen we nog niets zeggen, want in Isuzu 4x4 Land (een testpiste in de buurt van Pataya) konden we alleen de Thaise versie aan de tand voelen. Die wordt aangedreven door andere motoren en versnellingsbakken, maar wist ons op het veeleisende offroadparcours alvast te verrassen met zijn indrukwekkende motorrem (vooral met de manuele vijfbak) en zijn dito zijdelingse hellingshoek. De productie van de Europese versie was toen (eind maart) net van start gegaan, en de eerste modellen worden tegen eind juni-begin juli bij onze dealers verwacht.

In Thailand beleefde de nieuwe D-Max in september van vorig jaar een droomstart, met een verkoop van 15.000 exemplaren in drie dagen. Benieuwd wat het in België wordt... De prijzen in ons land variëren van 21.690 tot 33.790 euro voor respectievelijk de kale Single Cab 2WD en de topuitvoering (LSX)



KANTELPUNT? | Wij durfden op de testpiste van Isuzu 4x4 Land zo ver niet te gaan, maar de nieuwe D-Max pakt uit met een indrukwekkende zijdelingse hellingshoek van 49 graden.



NIEUW KLEEDJE | Net zoals het koetswerk oogt het interieur veel moderner, mede dankzij een betere materiaalkeuze.

van de vierwielangedreven Double Cab. Elektronische rijhulpsystemen zoals de remkrachtverdelers EBD, stabiliteitscontrole ESC en tractiecontrole TCS zijn standaard op het hele gamma en het sleepvermogen bedraagt 2.500 kilogram voor de tweewielandrijvers en 3.000 kilo voor de 4WD-versies.

Om motor en versnellingsbakken te beoordelen is het nog wachten op de Europese versie, maar onze eerste kennismaking met de nieuwe D-Max op het thuisfront wist ons aangenaam te verrassen. Hij oogt niet alleen veel moderner en dynamischer dan zijn voorganger, maar ook de afwerkingskwaliteit en materiaalkeuze gingen erop vooruit. De ergonomie kan nog altijd wat beter en de achterbank in de Extended Cab is veel te krap voor lange ritten, maar de Double Cab biedt achterin een zee van ruimte.

KENMERKEN

ISUZU D-MAX	4WD Single Cab	4WD Extended Cab	4WD Double Cab
MOTOR			
Motor type	4-cilinder in lijn	4-cilinder in lijn	4-cilinder in lijn
Brandstof	diesel	diesel	diesel
Opstelling	overlangs voorin	overlangs voorin	overlangs voorin
Inspuiting	direct (common rail)	direct (common rail)	direct (common rail)
Cilinderinhoud (cc)	2499	2499	2499
Maximumvermogen (pk/kW bij o/m)	163/120 bij 3600	163/120 bij 3600	163/120 bij 3600
Maximumkoppel (Nm bij o/m)	400 bij 1400-2400	400 bij 1400-2400	400 bij 1400-2400
Distributie	16 kleppen	16 kleppen	16 kleppen
Drukvoeding	2 turbo's	2 turbo's	2 turbo's
OVERBRENGING			
Aandrijving	op de 4 wielen (inschakelbaar)	op de 4 wielen (inschakelbaar)	op de 4 wielen (inschakelbaar)
Versnellingsbak standaard	manuele 6-bak	manuele 6-bak	manuele 6-bak
Versnellingsbak optie	5-trapsautomaat (€ 1.450)	5-trapsautomaat (€ 1.450)	5-trapsautomaat (€ 1.450)
PRESTATIES			
Topsnelheid (km/h)	niet meegedeeld	niet meegedeeld	niet meegedeeld
0-100 km/h (s)	niet meegedeeld	niet meegedeeld	niet meegedeeld
1000 m vanuit stilstand (s)	niet meegedeeld	niet meegedeeld	niet meegedeeld
Verbruik stad/buiten/mix (l/100 km)	niet meegedeeld	niet meegedeeld	niet meegedeeld
CO ₂ -uitstoot (g/km)	194	194	194
MATEN EN GEWICHTEN			
Lengte/Breedte/Hoogte (mm)	5315/1860/1780	5295/1860/1780	5295/1860/1785
Wielbasis/Spoorbreedte V/A (mm)	3095/1570/1570	3095/1570/1570	3095/1570/1570
Laadvolume min/max (dm ³)	niet meegedeeld	niet meegedeeld	niet meegedeeld
Rijklaar gewicht (kg)	1895	1945	1945
SHOWROOMLANCERING			
Datum	juni-juli 2012	juni-juli 2012	juni-juli 2012
BUDGET (€)			
Basisprijs	25.290	26.690	27.990
Jaarlijkse verkeersbelasting	±130	±130	±130
BIV Vlaanderen/Brussel & Wallonië	0/0	0/0	0/0