



Bjorn Blokzijl
19 september 2012

Beter dan ooit

Voor velen zal het Japanse Isuzu een onbekende zijn. Toch kent het merk een lange historie als het gaat om het produceren van personenauto's en bedrijfswagen. Zo was de eerste Japanse automobiel een Isuzu en was het tevens de allereerste vanuit Azië geïmporteerde personenauto in Europa. Die tijd ligt echter ver achter ons. Sinds het eind van de jaren '90 van de twintigste eeuw staan er geen personenauto's meer in de prijslijst, enkel nog bedrijfswagens zoals een kleine vrachtwagen en een pick-uptruck. Deze laatste heet al sinds jaar en dag D-Max – niet te verwarren met de modelrange van Ford. Om de introductie van de allernieuwste versie van deze auto extra luister bij te zetten, konden wij alvast een korte rit maken op zowel verhard- als onverhard terrein.



In de basis al goed

Auto's als de D-Max zullen vooral worden ingezet als bedrijfswagen voor bijvoorbeeld natuurbeheer, bouwbedrijven en voor het trekken van grote aanhangwagens. Meestal wordt voor gebruik voor deze werkzaamheden gekozen voor de meest basic uitvoering van de auto. Aan de buitenzijde is deze herkenbaar aan de zwarte kunststoffen bumpers, de stalen velgen en de beperkte hoeveelheid verchromde strips. Ook de achterlichten zijn standaard niet voorzien van led-verlichting. Spendeer je meer geld, dan heb je niet alleen meer keuze in de vorm van de cabine, maar ook in de uitrusting van zowel het binnenste als het buitenste van de D-Max. Prefereer je een zo groot mogelijke laadbak en zijn twee zitplaatsen voldoende, dan is de Single Cab voldoende. Heb je echter ook bagageruimte binnenin nodig – bereikbaar via zogenaamde 'suicide-doors' – dan is de Extended Cab de beste keuze. Aan de top van de range staat de vijfzitter - de Double Cab genaamd - die voorzien is van vijf ruimte zitplaatsen,

maar met een beperkte laadbak. Voor de laatstgenoemde carrosserievariant geldt echter geen BPM-vrijstelling voor ondernemers, al zal spoedig een versie met een vergrote laadbak leverbaar zijn waardoor dit voordeel wel zal gelden. Voor alle uitvoeringen en carrosserieversies geldt dezelfde stoere en robuuste uitstraling. Zelfs met zwarte bumpers, een witte lak en stalen velgen is de pick-up een prettig ogende verschijning. Uiteraard misstaan de lichtmetalen velgen, de verchromde sierlijsten en de in de carrosseriekleur gespoten bumpers de auto niet, maar zijn ze ook niet noodzakelijk voor een geslaagd uiterlijk.



Niet alleen doelmatig

Van binnen is direct duidelijk waarvoor de auto bedoeld is. Harde kunststoffen voeren de boventoon bij zowel het dashboard als de overige bekleding van het interieur. Hét

voordeel van deze materialen is dat ze eenvoudig schoon te maken zijn en dat ze een autoleven lang meegaan, ondanks de zware belasting die ze zullen krijgen. Al zijn de gebruikte materialen niet van het niveau dat we gewend zijn van het gros van de automobielen, het design mag er – met name in de luxere versies – zeker zijn. Met strakke lijnen en een fraai vormgegeven instrumentenpaneel voor de airconditioning en de bediening van de audio, heeft Isuzu zich er niet met een Jantje van Leiden afgemaakt door een doelmatig en simpel dashboard te monteren. Hoewel de stoelen wat meer zijdelingse steun kunnen gebruiken, is de zitpositie helemaal niet slecht. Zowel voor kleinere als grotere bestuurders is de zitpositie goed in te stellen. Tijdens de rit op de openbare weg waren we onderweg met de basisuitvoering, die voorzien is van een simpele stoffen bekleding en een tevens simpele vloerbedekking. Net als bij het dashboard geldt ook voor deze bekleding dat het gemaakt is om lang mee te gaan en dat het eenvoudig schoon te houden is. Kies je voor een meer aangeklede uitvoering, dan is zelfs een vollederen interieur mogelijk.



Verrassende rijeigenschappen

Isuzu produceert niet alleen pick-ups en kleine vrachtwagens maar ook schroeft het al jaren enorme aantallen dieselmotoren in elkaar voor zowel eigen gebruik als ook voor diverse autofabrikanten over de wereld. Al na de eerste meters is duidelijk waarom de motorblokken van de Japanners zo gewaardeerd worden. Vanaf een laag toerental is een hoog koppel - maar liefst 400Nm - beschikbaar en met zijn standaard 163 pk spurt de D-Max er verrassend soepel en snel vandoor. Omdat bedrijfswagens als deze niet dusdanig zijn geïsoleerd tegen het doordringen van motorgeluiden naar het passagierscompartiment als in vergelijking met 'gewone' personenwagens, valt het geluidsniveau bij acceleratie wat tegen. Bij een constante snelheid is het geluid op de achtergrond te horen, maar is het niet hinderlijk aanwezig.

Niet alleen de motorprestaties zijn een positieve verrassing, ook de rijeigenschappen

liggen op een hoger niveau als dat je vooraf zou verwachten. Vooral de stabiliteit en het stuurgedrag verdienen een pluim. Zelfs bij snel genomen bochten blijft de D-Max in het goede spoor en is van overhellen nauwelijks sprake. Nadeel van de stugge vering is het beperkte comfort op slechte wegdekken, al zal dit waarschijnlijk beter worden als de achtervering – in dit geval bladveren – meer belast worden. Waar de rijeigenschappen al prima in orde zijn, heeft het stuurgedrag ons het meest verbaasd. Het gevoel in het stuurwiel is op een dusdanig niveau dat de D-Max hiermee verscheidene personenauto's verslaat. Daarbij geeft de stuurinrichting voldoende informatie door vanaf de voorwielen, zonder daarbij voor een trillend stuurwiel te zorgen. Standaard is de auto voorzien van een handgeschakelde zesbak, waardoor het hoge koppel het meest efficiënt benut kan worden. Qua bediening kan het echter wel een stuk beter. Met lange slagen laat de pook zich bedienen, al moet er behoorlijk kracht gezet worden om hem in een nieuw verzet te krijgen.

We kregen ook de kans om de vierwielaandrijving te testen op een offroad-parcours. Hiervoor reden we niet de standaarduitvoering, maar met de Double Cab met de vijftraps automaat. Al was de gereden afstand beperkt, duidelijk is wel dat deze versnellingsbak soepel van verzet wisselt en een uitstekend alternatief biedt voor de hakerige handbak. Waar de viercilinder diesel op de verharde ondergrond al indruk maakte, was dit in het mulle zand niet anders. Steile hellingen, waterpartijen en diepe modderpartijen deren de auto niet en worden alle met eenvoud genomen. Het nieuwe traction controle stuurt vermogen naar de wielen die grip hebben en maken zo een gelimiteerd slipdifferentieel overbodig.



Nu ook voor de particulier

Al zijn de fiscale voordelen van het gebruik van bedrijfswagen door particulieren beperkt, deze categorie auto's vindt nog steeds behoorlijk aftrek onder consumenten. Hierbij gaat het vooral om 'busjes' zoals de Volkswagen Transporter en de Ford Transit. Toch is er een lichte groei merkbaar in de verkoop van pick-uptrucks zoals de Volkswagen Amarok en de diverse Amerikaanse modellen. Voor Isuzu blijft de verkoop aan bedrijven de core business, al kiest het merk voor een duidelijke kwaliteitsverhoging van de D-Max ten opzichte van zijn voorganger. Niet alleen de aandrijflijn is sterk verbeterd, ook de mogelijkheden om de auto aan te kleden met diverse luxe zaken - zoals lederen bekleding en automatische klimaatregeling - zorgen ervoor dat het voor particulieren een stuk interessanter wordt om deze auto te verkiezen boven een SUV of een 'busje'.

Plus

- + Fraai interieur en exterieur
- + Veel opties beschikbaar
- + Sterke aandrijflijn en rijeigenschappen

Min

- Hakerige versnellingsbak
- Oncomfortabel bij onbelaste achteras