

Isuzu D-Max 3.0 TD "The Rock"

Werkpaard met weelde

Een grote bodemvrijheid, een uitzonderlijk laad- en sleepvermogen, gecombineerd met een luxueus interieur en alle denkbare comfort aan boord: De Isuzu D-Max is op het eerste gezicht van vele markten thuis. Heeft deze Japanner daadwerkelijk alle troeven in handen om ook een rol van betekenis te gaan spelen in de bouwsector? Wij onderwierpen hem aan een langeduurtest om daarachter te komen, en lichten in dit nummer al een eerste tip van de sluier.

■ Kristof Winckelmans – kristof.winckelmans@transportmedia.be



Transport op werven is niet altijd evident. Ruw of modderig terrein, steile hellingen en tal van obstakels bemoeilijken het manoeuvreren, waardoor al snel wordt uitgekeken naar een pick-up om goederen en/of personeel te vervoeren. Deze robuuste 4x4's combineren de terreincapaciteiten van een echte jeep met een meer dan behoorlijke laadruimte, en in het geval van de Isuzu D-Max 'The Rock' die wij de sporen mochten geven ook een aardige dosis luxe. Vermits pick-ups ingeschreven kunnen worden als echte bedrijfsvoertuigen, levert dat de eigenaar natuurlijk ook een aanzienlijke fiscale besparing op. Maar over naar de orde van de dag: de D-Max.

Design

We kunnen de Isuzu D-Max met recht en rede de koning van de individualisering noemen. Dat bleek al snel wanneer we het gamma en de schier eindeloze configuraties ter hand namen. Single Cab, Extended Cab, zes verschillende laadbakvarianten of een eenzijdige kipper, de mogelijkheden zijn legio. Noem het een utilitaire Mini Cooper of Fiat 500, al dient de Isuzu duidelijk een heel ander doel. Flaneren op de Meir zit hem niet in het bloed, in de modder ploegen des te meer. Wij gingen voor de speciale uitvoering The Rock met Alpha-hardtop. Een configuratie die hem overigens meer dan goed staat. Het louter utilitaire kostuum dat de basisversies aangemeten krijgen, laat deze 'The Rock' ver achter zich, getuige de chromen zijspiegels, bumpers in koetswerkkleur, knappe 16-duimsvelgen, zwart getinte ruiten en aluminium side-steps. Enkel de naar onze smaak wat overbemeten wielkasten lijken een beetje verloren in het geheel, samen met de mistlampen

achteraan, die enigszins ongelukkig (en kwetsbaar!) in de achterbumper werden geïntegreerd.

Interieur

Binnenin gaat Isuzu op hetzelfde elan verder, en wordt de luxueuze lijn gewoon doorgetrokken. Hier vinden we verwarmde lederen zetels, een Pioneer GPS- en mediasysteem met achteruitrijcamera en andere comfortsnufjes die je in dit segment niet zou verwachten: airco, cruise control en een geïntegreerde harde schijf die alle cd's die worden afgespeeld, automatisch opslaat. Het dashboard oogt robuust en doet zelfs wat Amerikaans aan. Niet dat de D-Max zich kan meten met de afwerkingskwaliteit van de Duitse referenties, maar als je hem naast een doorsnee bedrijfsvoertuig zet, is de keuze al heel snel gemaakt.

De zetels zijn jammer genoeg niet in hoogte verstelbaar, waardoor het wel even wennen is aan de nogal horizontale zitpositie. Hoog, dat wel, waardoor de bestuurder een goed zicht heeft op het verkeer. De getinte ruiten van de hardtop beperken het zicht naar achteren, maar daar werd met de achteruitrijcamera gelukkig een mouw aan gepast. De hoge vloerplaat zorgt er ook voor dat de achterste passagiers hun voeten nauwelijks onder de voorzetels kunnen schuiven, een manco dat voor volwassenen met enige gestalte al snel een trip met opgetrokken knieën oplevert. Niet voor lange ritten op de snelweg dus, maar de roeping van deze D-Max ligt elders, zoveel is duidelijk.

Rijgedrag

Op het asfalt voelen de meeste pick-up's zich niet echt in hun sas. Dat dogma geldt ook voor de Isuzu D-Max, die simpelweg niet op de goede leest is geschoeid voor dit soort werk. Niet dat de Isuzu als een losgeslagen paard over de weg dokkert, maar je houdt er best geen al te enthousiaste rijstijl op na, gezien zijn omvang en gewicht. Vooraan doen de wishbones hun werk meer dan behoorlijk, maar de bladveren achteraan verteren vluchtheuvels slechts met mondjesmaat (wat vooral de passagiers op de achterbank niet ten goede komt), en ook de remmen krijgen het bij intensief gebruik moeilijk om de twee ton zware Isuzu in de ankers te gooien.

Eens je het verhard verlaat, verandert de D-Max vrijwel meteen van gedaante. Met de shift-on-the-fly kan je bij snelheden tot 100 km/u van tweenaar vierwielaandrijving overschakelen. En dat geeft de achterwielaangedreven D-Max meteen een boost van zelf-





De D-Max 'The Rock' biedt tal van laadbakvarianten om aan ieders wensen te voldoen.

vertrouwen. Ruw terrein is dan ook de biotoop van de pick-up, die over een zeer grote bodemvrijheid beschikt. Naast de switch naar 'gewone' vierwielaandrijving is er ook nog een 4L-optie, voor het extreme werk.

Motor

Het Japanse Isuzu is tot op heden een relatief onbeschreven blad in de Belgische autosector. En als het merk dan toch een belletje deed rinkelen in een niet zo verre geschiedenis, was het omwille van de betrouwbare Isuzu-techniek die onder de toenmalige Opel Campo en Frontera schuilging. Nochtans heeft Isuzu een reputatie hoog te houden: het beschikt over een gereputeerde dieselmotorenafdeling, die echter vooral buiten Europa veel bijval kent. Ook onze testwagen, is met zo'n Japanse parel uitgerust: de 3 liter-turbodiesel met variabele geometrie en 163 pk. Daarmee komt de D-Max relatief vlot vooruit, al zijn de indrukwekkende terrein- en sleepcapaciteiten (tot 3 ton!) van veel groter belang. Met een koppel van 360 Nm (tussen 1.800 en 2.800 tpm) toont de Japanner zich niet alleen beresterk, maar ook uiterst soepel bij lage toerentalen. De manuele vijfbak kan eventueel ingeruild worden voor een automaat met vier verzetten, voor nog meer comfort.

Verbruik

Een heikel punt voor vele SUV's, pick-ups en jeeps is het verbruik. Gezien de huidige economische crisis speelt het verbruik van ieder bedrijfsvoertuig natuurlijk een cruciale rol. Dankzij de ervaring die Isuzu heeft op vlak van dieseltechnologie mogen we de D-Max op dit vlak best wel bij de beste leerlingen van de klas rekenen. We dreven onze test tot het uiterste met een eco-run: een parcours met voornamelijk snelwegen en secundaire wegen, waarbij we



alle technieken van eco-driving toepasten. Hier liet de Isuzu een gemiddeld verbruik van 7,3 liter/100 km optekenen. Bij normaal gebruik noteerden we een verbruik dat rond 8,5 liter/100 km schommelde. Alleen bij intensief gebruik op het terrein kregen we de D-Max echt aan het slurpen, al blijft 13,6 liter/100 km nog steeds een aanvaardbaar resultaat, gezien de zware ondergrond die we hem voorschotelden.

Budget

Wie een Isuzu D-Max voor zijn deur wil parkeren, hoeft daar zelfs niet echt diep voor in de buidel te tasten. Zeker niet als je bemerkt hoeveel wagen je ervoor in de plaats krijgt, want opties zijn er nauwelijks op deze luxe-editie. De goedkoopste D-Max verlaat de garage voor 18.575 euro, terwijl onze versie 'The Rock' met manuele versnellingsbak 30.975 euro moet kosten, exclusief btw. Verder biedt de Isuzu als pick-up natuurlijk ook de bekende fiscale voordelen, waardoor de jaarlijkse rijtaks beperkt blijft tot 128 euro en de BTW voor BTW-plichtigen 100% aftrekbaar is.

TECHNISCHE FICHE

- **Afmetingen (LxBxH):** 5035 mm x 1800 mm x 1730 mm
- **Aanloophoek:** 34,6 graden
- **Laadruimte (LxBxH):** 1795 mm x 1460 mm x 480 mm
- **Motor:** 3.0TD Intercooler
- **Cilinderinhoud:** 2999 cc
- **Vermogen:** 163 pk bij 3.600 t/min
- **Koppel:** 360 Nm bij 1.600-3.200 t/min
- **Versnellingsbak:** 5 MT
- **Testverbruik gecombineerd (l/100 km):** 8,5