

RAU, ABER HERZLICH

Nachdem 2016 die meisten Pickup-Hersteller neue Modelle herausgebracht haben, fährt nun auch Isuzu seinen neuen D-Max in die Ausstellungsräume der Autohäuser. Wir haben uns hinter das Lenkrad des neuen „Max“ gesetzt.



» Als wir den neuen D-Max abholen, werden wir vorgewarnt: „Wenn er kalt ist, läuft der Motor etwas rau, aber das gibt sich nach ein paar Kilometern.“

Und tatsächlich, wenn der neue 1,9-Liter-Turbodiesel kalt ist, nagelt er heftig. So rollen wir mit dem Doppelkabiner vom Hof und haben in den ersten Minuten LKW-Sound im Ohr. Wie angekündigt erledigt sich das aber nach kurzer Zeit.

Sicher, man merkt immer noch, dass da ein Diesel unter der Haube werkelt, aber wenn er warm geworden ist, wird er akustisch geschmeidig. 163 PS leistet das neue Aggregat. Das ist genau soviel wie beim Vorgänger. Der neue Motor schöpft die Kraft allerdings aus weniger Hubraum. Der Unterschied sind stolze 0,6 Liter. Während die PS-Zahl gleich bleibt, verringert sich das Drehmoment: Statt 400 Newtonmetern liegen nur noch 360 an.

Um die zu erreichen, braucht es auch etwas mehr Drehzahl als beim Vorgänger. Dafür soll der neue Motor, der ohne den Zusatz von Adblue die Euro-6-Norm erfüllt, sparsamer sein. Bei unseren Test-

Der neue Motor nach der Euro-6-Norm hat weniger Hubraum, aber die gleiche Leistung wie der Vorgänger

fahrten liefern laut Bordcomputer rund zehn Liter auf 100 Kilometer durch die Einspritzdüsen.

Auch wenn der neue Motor eine Nummer kleiner ist, geht der D-Max immer noch kräftig ans Werk. Die Maschine ist nicht träge und beschleunigt die etwa zwei Tonnen Leergewicht ordentlich. Auf der geraden Strecke erreicht der Pickup

gut 160 Stundenkilometer. Wenn das berühmte Trio „Bergab, Rückenwind & Heimweh“ mithilft, geht noch etwas mehr. Bei 175 ist aber definitiv Schluss – nicht nach dem Tacho, sondern über GPS mit dem bordeigenen Navi-System gemessen. Mehr geht nicht, und das ist auch ganz gut so. Denn der D-Max ist eben ein Pickup und keine Gran-Tourismo-Sportlimousine.

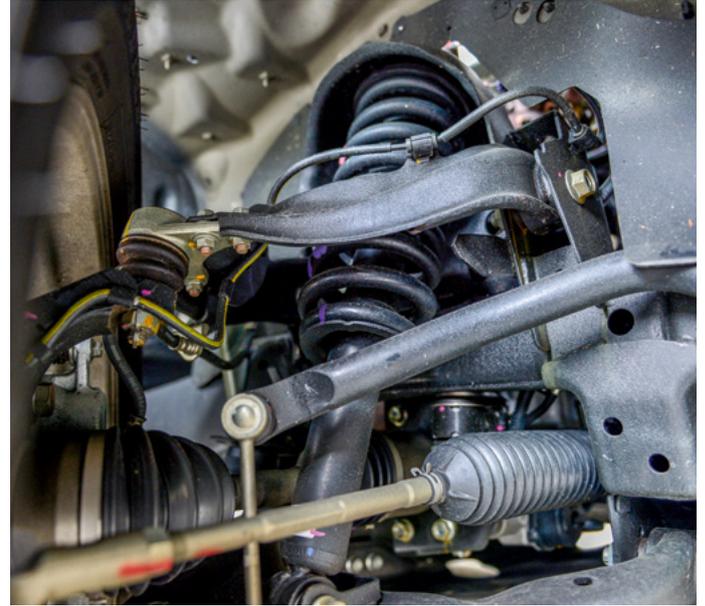
Das will er aber auch gar nicht sein, auch wenn unser Testfahrzeug über edle Ledersitze verfügt. Er ist ein Pickup von echtem Schrot und Korn. Der Innenraum wird von robust wirkendem Kunststoff dominiert. Die Schalter und Anzeigen sind übersichtlich angeordnet. Auf dem Teppichboden liegen dicke Gummimatten. Die Sitzflächen der Rückbank lassen sich nach oben klappen und an der Kopfstütze einhaken. Das schafft zusätzlichen Stauraum.



Ehrlich: Der Isuzu ist ein Pickup von echtem Schrot und Korn – eher Nutzfahrzeug und weniger Lifestyle-Laster.



Durchdach: Vorne gibt es zwei Abschleppösen. Sie sind rechts und links vom serienmäßigen Unterfahrschutz montiert.



Standardtechnik: Die Vorderräder sind an doppelten Dreiecksquerlenkern aufgehängt. Dämpfung und Federung übernimmt ein Federbein pro Rad.

PREISE

	FAHRGESTELL	BASIC	CUSTOM	PREMIUM	PREMIUM +
Isuzu D-Max Single Cab, Schaltgetriebe	EUR 25.400,-	EUR 26.350,-	–	–	–
Isuzu D-Max Space Cab, Schaltgetriebe	EUR 27.550,-	EUR 28.450,-	EUR 31.850,-	–	–
Isuzu D-Max Space Cab, Automatikgetriebe	–	EUR 30.050,-	EUR 33.450,-	–	–
Isuzu D-Max Double Cab, Schaltgetriebe	–	EUR 30.050,-	EUR 33.450,-	EUR 36.050,-	EUR 36.850,-
Isuzu D-Max Double Cab, Automatikgetriebe	–	EUR 31.650,-	EUR 35.050,-	EUR 37.650,-	EUR 38.450,-

Anzeige



Träumst du noch oder reist du schon?

Der *Cruisinator*TM ist da!

Die Suche nach dem perfekten Reisefahrzeug ist zu Ende.

- ▶ Einfachster Aufbau, einfach das Dach anheben, fertig.
- ▶ Weltweit grösstes Bett, 145x210cm, 10cm Matratze
- ▶ Maximaler Stauraum
- ▶ Die Aufbautechnik wird ihren Wünschen und Bedürfnissen massgeschneidert angepasst.
- ▶ In Australien für das weite Outback entwickelt, auf der Welt überall zuhause.
- ▶ In Europa aufgebaut und zertifiziert.



Anfragen an: stefano@bonetticampers.com

www.bonetticampers.com

Händleranfragen erwünscht!

Und für den Fall, dass sich jemand darüber beschwert hat, dass es keine kernigen Geländewagen mehr gibt: Der Isuzu kann nicht nur Pickup, sondern auch Gelände. Hinten hat er Blatt-, vorne Schraubenfedern. Das Verteilergetriebe schaltet bei Bedarf die Vorderräder dazu. Das geht während der Fahrt bis rund 100 km/h. Die Untersetzung lässt sich natürlich nur im Stand einlegen. Geschaltet wird über einen Drehregler, der zwischen den Sitzen in der Mittelkonsole angebracht ist.

Wie bei einem Pickup üblich, sind die Werte von Böschung- und Rampenwinkel nicht überragend, aber für mittelschweres Gelände ausreichend. Unser Testfahrzeug, die Premium-Version des D-Max, hat seitliche Trittbretter, die den Rampenwinkel etwas einschränken, auch wenn der Wert auf dem Papier etwas anderes sagt. Der Hersteller gibt für alle Versionen einen Winkel von 22 Grad an. Wo wir gerade bei den Papierwerten sind: Isuzu nennt eine maximale Seitenneigung von beachtlichen 49 Grad. Ausprobiert haben wir das aber lieber doch nicht.

Neben dem Motor hat der D-Max auch ein neues Gesicht bekommen. Die Chromleiste vorne an der Motorhaube ist verschwunden, Kühlergrill und Stoßfänger sind neu gestaltet. Die Scheinwerfer wur-

GELÄNDEDATEN

(Werte für alle Varianten)

Gesamtübersetzung
1. Gang/Untersetzung:
52,7 : 1

max. Drehmoment/Rad:
4.746 Nm



22/23°
Böschungswinkel hinten

22°
Rampenwinkel

30°
Böschungswinkel vorn



Wattiefe 700 mm

Bodenfreiheit max. 280 mm



Achsverschränkung k.A.

DIE BESTEN JEDER KATEGORIE

Übersetzung: Jeep Wrangler Rub.	73,1 : 1	Bodenfreiheit: Mercedes-Mayb. G	440 mm
Rampenwinkel: LR Defender 90	34°	Drehmom./Rad: Range R. TDV8	7.570 Nm
Böschungsw. v/h: LR Defender 90	48°/52°	Wattiefe: Mercedes-Maybach G	1.000 mm



Zugpferd: Der D-Max darf 3,5 Tonnen an den Haken nehmen. Die Zuladung beträgt rund eine Tonne.



- 1 | Ordentlich: Das Interieur macht einen soliden Eindruck. Das Testfahrzeug glänzt mit einer feinen Leder-ausstattung.
- 2 | Modern: Ab der Custom-Ausstattung gibt es LED-Anzeigen. Sie informieren auch über Verbrauch und Reichweite.
- 3 | Offroad-Modus: Der Allradantrieb und die Untersetzung werden per Drehregler eingelegt. Der Schalter sitzt auf der Mittelkonsole.

1



2



3

Anzeige

Dachzelte aus Deutschland



Die Weiterentwicklung
unserer Erfolgszelte

- Neue Materialien - verbessertes Design
- 2 Modelle (Basic und Extended mit Bodenzelt)
- 2 Größen (Breite 140cm und 165cm)
- 2 Dachfenster und 2 Seitenfenster
- Inklusive umfangreichem Zubehör:
 - 3D-Matratzenunterlage
 - Zeltbeleuchtung
 - Aufbewahrungsnetz

ab **1439,-€**



DATEN

Modell Isuzu D-Max

KAROSSERIE

LxBxH	5.200-5.295/1.860/1.795 mm
Radstand	3.095 mm
Aufbau	Leiterrahmen
Ladefläche Single Cab	2.305 x 1.570 mm
Ladefläche Ext. Cab	1.795 x 1.530 mm
Ladefläche Double Cab	1.552 x 1.530 mm
Tankinhalt	76 l

MOTOR

Bauart	Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor
Hubraum	1.898 cm ³
Leistung	163 PS @ 3.600 U/min
Drehmoment	360 Nm @ 2.000 – 2.600 U/min

ANTRIEBSSYSTEM

Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe oder Sechsgang-Automatikgetriebe
Antrieb	Zuschalt-Allrad
Geländeuntersetzung	2,482:1
Sperre vorn/zentral/hinten	-/●/-

FAHRWERK

Radaufhängung vorn	Einzelrad
Radaufhängung hinten	Starrachse
Federn vorn	Schraubenfedern
Federn hinten	Blattfedern
Bremsen vorn	Scheibenbremsen
Bremsen hinten	Trommelbremsen
Reifengröße Basic	245/70 R 16
Felgengröße Basic	7,0 x 16
Reifengröße ab Custom	255/60 R 18
Felgengröße ab Custom	7,0 x 18

GEWICHTE

Leergewicht Single Cab	1.919 kg
Leergewicht Ext. Cab*	1.979 kg
Leergewicht Double Cab*	2.029 kg
(*Automatik +5 kg)	
zul. Gesamtgewicht	3.000 kg
Anhängelast	3.500 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Höchstgeschwindigkeit im Test	175 km/h

VERBRAUCH (Automatikgetr.)

ECE kombiniert	7,8 l
ECE minimal	6,9 l
ECE maximal	9,3 l
Testverbrauch (Autom.)	9,8 l

l/100 km

PREIS

Testfahrzeug Euro 38.450,-

den entsprechend angepasst. Insgesamt wirkt der Pickup mit der neuen Front etwas rundlicher, dynamischer und moderner.

Die Singlecab- und die Extended-Version (mit Anderthalber-Kabine) sind in der einfachen „Basic“-Ausstattung auch als Fahrgestell ohne Ladewanne erhältlich. Damit wird der D-Max als Basisfahrzeug für ein Offroad-Reisemobil sehr interessant. Bei einem zulässigen Gesamtgewicht von drei Tonnen bleibt noch gut eine Tonne Luft für eine Wohnkabine und die passende Ausrüstung. Bei leichten Kabinen geht das in Ordnung, bei schwereren Hütten kann es etwas eng werden. Derart beladen benimmt sich dann auch die Hinterachse manierlich. In unbeladenem Zustand neigt sie auf unebener Straße schnell zum Trampeln – in bester Pickup-Manier.

Preislich liegt der neue Isuzu je nach Ausstattung zwischen 30.000 und knapp 40.000 Euro. Viele Extras lassen sich beim Kauf nicht mehr ankreuzen. Das meiste ist bereits in den vier Ausstattungsvarianten enthalten. So wurde das Zubehörangebot vor allem auf die Kundengruppen Handwerker, Jäger, Reiter oder Offroader zugeschnitten. Zum umfangreichen Programm gehören praktische Dinge wie Hardtops, Laderaumabdeckungen, -auskleidungen und -wannen, Überrollbügel, Trittbretter, Anhängerkupplungen, Räder von 16 bis 19 Zoll mit unterschiedlichen Bereifungen, Unterbodenschutzbleche, Standheizungen, Fahrtenschreiber oder Zusatzscheinwerfer. Das Schöne dabei: Alles gibt es direkt beim Isuzu-Händler. Nur ankreuzen muss man selber. <<

Text: Michael Scheler

Fotos: Robb Pritchard, Patrik Nadler



Brauchbar: Der D-Max macht auch im Gelände eine gute Figur. Die neue Front wirkt rundlicher.



Doppelt: Der D-Max bietet vorne zwei separate Handschuhfächer. Im oberen Fach findet sich eine 12-Volt-Steckdose. Dafür gibt es keinen Zigarettenanzünder.



Praktisch: Der Cupholder ist ausziehbar. Die Tassenhalterung lässt sich zurückschieben.



Mehr Platz: Die hinteren Sitzflächen kann man einzeln hochklappen. Sie werden mit einem Haken an der Kopfstütze befestigt.



Neues Triebwerk: Der neue Motor erfüllt die Euro-6-Norm und soll sparsamer sein. Er hat im Vergleich zum Vorgänger etwas an Drehmoment verloren.

AUSSTATTUNGS-VERSIONEN

(ausgewählte Positionen)

BASIC

- Airbag Fahrer und Beifahrer
- Kopfairbags vorne und hinten
- Seitenairbags vorn
- Antiblockiersystem
- Berganfahrassistent und Bergabfahrhilfe
- Bremsassistent
- elektronische Wegfahrsperr
- Nebelschlussleuchte
- LED-Tagfahrlicht
- Seitenaufprallschutz
- Stabilitätskontrolle ESC, abschaltbar
- Traktionskontrolle TCS, abschaltbar
- vollwertiges Ersatzrad
- Pollenfilter
- Klimanlage manuell
- 2 x Lautsprecher

CUSTOM (zusätzlich)

- Nebelscheinwerfer
- LED-Rückleuchten
- Außenspiegel elektrisch abklappbar
- Abschaltverzögerung Innenbeleuchtung
- Leseleuchten vorn, Overhead-Konsole mit Brillenfach
- Fahrersitz höhenverstellbar
- Lenkrad mit Bedienelementen für Radio und Tempomat
- Lenksäule höhenverstellbar
- Lederlenkrad
- Schaltknopf mit Alu-Dekor
- LED-Instrumentenbeleuchtung
- Multi-Informationssystem
- Sitze vorn mit verbessertem Seitenhalt
- Heizungskanal im Fußraum hinten
- Tempomat
- Leichtmetallfelgen
- Scheibenwischer vorn mit variabler Intervallschaltung
- Radio, CD/MP3, USB-/iPod-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung
- zentrale Dachantenne
- 6 x Lautsprecher

PREMIUM (zusätzlich)

- Diebstahlwarnanlage
- passives Zugangs- und Startsystem PASS
- Fahrersitz elektrisch einstellbar
- Sitzheizung vorn
- Ledersitze
- Klimaanlage automatisch
- Radio, DVD/CD/MP3, USB-/iPod-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, 7-Zoll-Display, Rückfahrkamera
- 8 x Lautsprecher

PREMIUM+ (zusätzlich)

- Navigationssystem mit Radio, DVD/CD/MP3, USB-/iPod-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, 7-Zoll-Display, Rückfahrkamera