

Unser HELD der ARBEIT



OFF ROAD
DAUERTEST

Seit fast zwei Jahren macht er alles, was man ihm zumutet, mit einer Lässigkeit und Souveränität, dass man nur seinen Hut ziehen kann. Zug- und Transportfahrzeug ohne Allüren – der Isuzu D-MAX.

Er ist Zugpferd, Muli und unser Rallyehauptquartier in Person. Jetzt geht er so langsam auf die 50 000 Kilometer zu und es ist Zeit, ein überaus positives Zwischenfazit zu ziehen: Diesem ehrlichen Arbeiter gebührt alles Lob. Viele der gemeinsamen Kilometer hat er abseits der Straße verbracht, in artgerechter Haltung, und noch mehr sogar im Hängerbetrieb. Raue Schale, rauer Kern – wir haben uns an das sonore Dieseln gewöhnt, die Automatik beeindruckt immer noch mit guten Fahreigenschaften, die wir besonders mit schwerem Anhänger zu schätzen wissen, weil die Schaltvorgänge präzise und in den passenden Geschwindigkeitsbereichen vonstattengehen. Auch die beiden Turbos des 2,5-Liter-Diesels

verrichten nach wie vor ungeachtet der Belastungen und der Kilometerzahl ihre Aufgaben, haben noch nichts von ihrer Performance eingebüßt und halten alle 163 Pferde fest zusammen.

(NICHT) AUFGEFALLEN

Manchmal, wenn man nicht viel aufzuzählen hat, muss man damit beginnen, die Sachen zu erwähnen, die noch nicht aufgefallen sind. Wir fangen innen an und arbeiten uns nach außen vor: Die Stoffsitze sind auch nach heftigem Langstreckeneinsatz noch gut in Form. Das ganze Interieur hat sich trotz hoher Beanspruchung der Ablageflächen super gehalten und lässt sich einfach reinigen. Nichts klappert und wackelt hier. Wir hatten bis zum heutigen Tag noch kein

einziges Problem mit der Bordelektrik unseres D-MAX. Alle Schalter im Innenraum verrichten nach wie vor tadellos ihre Arbeit. Auch der Staub auf den Rallyes, wo der D-MAX die meiste Zeit mit uns verbringt, scheint hier nicht viel Schaden anrichten zu können. So kann man durchaus für die Qualität des Innenraumes eine positive Bilanz ziehen. Türen und Falze unseres Testers sehen ebenfalls gut aus. Am Hardtop der Ladeflächenabdeckung hatte sich einmal eine Verankerung gelöst und musste instand gesetzt werden. Der Rest lässt sich fehlerfrei bedienen und schließen. Beim Rundgang um das Fahrzeug erkennt man ein paar Kampfspuren, aber keinen Rost am Blechkleid. Auch der Rahmen kann sich nach zwei salzigen



Multitalent: Auf und abseits der Straße zu Haus.

TESTWAGEN-KONFIGURATION

Isuzu D-MAX 2,5 Twin Turbo Double Cab

- ✓ Automatik-Getriebe
- ✓ Anhängerkupplung
- ✓ Laderaumabdeckung

» Dauertestmonate: 24

» Aktueller Kilometerstand: 46 510



Wie kommt man zum besten Fotopunkt der Gradisca? Man fährt sie ganz einfach mit! Für unseren Isuzu kein Problem.



Ausflug nach Polen: Der D-MAX als ideale Rallye-Basis.



Bekanntes Gespann: Auf offizieller Dienstreise mit QEK-Kugel.

Wintern in Bayern und Österreich sehen lassen. Lediglich etwas Flugrost auf den Achsen erinnert daran, dass der Unterbau aus korrodierendem Material hergestellt wurde. Er sieht wirklich prima aus, unser D-MAX, nur der Chrom-Bügel auf der Ladefläche hat ein paar Stellen, die ein wenig angelaufen sind. Auch aus Profi-Sicht gibt es nicht viel zu meckern: In den drei Inspektionen bei Isuzu und der TÜV-Prüfung war technisch nichts zu beanstanden. Einzig die Brems-

beläge und Scheiben näherten sich ihrer natürlichen Verschleißgrenze und wurden im Rahmen der zweiten großen Inspektion getauscht.

D-MAX IM ALLTAG

Dank seines manuell zuschaltbaren Allradantriebs fährt man den D-MAX auf der Straße bequem unter 10 L/100 km. Beladen und mit kleinem Hänger werden diese gerade so geknackt. Aber auch unter höheren

Anforderungen wird unser Dauertestler nicht zum hemmungslosen Säufer: Selbst mit maximaler Anhängelast (3,5 Tonnen) verkonsumiert er nicht mehr als 14-15 L auf 100 km. Angesichts der immensen Zusatzbelastung ein durchaus ordentliches Ergebnis. Der D-MAX hat sich einen guten Ruf erarbeitet und sich als langstreckentaugliches Arbeitspferd bewährt. Auf ihn ist Verlass!

T | Dr. Björn Schulz
F | OFF ROAD

DIE STRECKEN

Dauertest on Tour

Die weitesten Strecken im D-MAX:

Sofia/Bulgarien	1554 km
Drawsko Pomorskie/Polen	868 km
Amsterdam/Holland	798 km
Olszyna/Polen	618 km

Ausgangspunkt ist immer München, einfache Strecke, schnellste Route

DER VERBRAUCH

Unser Kraftstoffverbrauch

Durchschnitt über die gesamte Strecke:

	10,9 L/100 km
Minimalverbrauch:	8,9 L/100 km
Maximalverbrauch:	14,7 L/100 km



Ein guter Pick-up überzeugt mehr durch seine Alltagsfähigkeiten und seine Haltbarkeit als durch SUV-Ausstattung und Fahrkomfort.