

PROVKÖRD ISUZU D-MAX DOUBLE CAB XRX

Isuzu D-Max har alltid varit en robust pickup för tuffare tag och den egenskapen är förstärkt i senaste versionen där samtidigt komfort och framkomlighet förbättrats. Med hög markfrigång, fyrhjulsdrevning, lågväxel och differentialspärri i bakaxeln tar du dig fram med D-Max även om det är både lerigt och blött på arbetsplatsen.



Med maxad säkerhet!

Isuzu satsar stenhårt på svenska marknaden med sin helt nya D-max. Även om bilen fortfarande heter D-max så är det en helt ny bil från drivaxlar ända upp till förarplatsen. Det handlar inte om några revolutioner. Snarare evolutioner där man tagit tillvara tidigare modells robusta egenskaper och vidareutvecklat dem till en både mer stryktålig och mer komfortabel pickis. Samtidigt har säkerheten höjts vilket de fem stjärnorna från EuroNCAP visar.

Av Stefan Nilsson (text och foto)

Pickuperna är den bilmodellen där tillverkarna är i särklass allra mest konservativa när det gäller att genomföra förändringar.

Vissa saker som elektriska fönsterhissar, olika förarstödsystem och uppkopplingsmöjligheter hänger med övri-

ga bilbranschen, men grundkonstruktionen är inget man ändrar på i onödan.

Det handlar även den här gången om en bil byggd på en stegram med stel bakaxel och bladfyddring bak. Fram är det individuell hjulupphängning med skruvfjädrar som gäller.

En viktig orsak till att Isuzu väljer att bygga sin pickup på det här viset är att kunderna vill ha det så. De flesta pickupköpare värdesätter en enkel och robust bil mer än en sofistikerad och lyxig bil.

Pickupen ska lasta och dra mycket, den ska tåla omild be-

handling och att köras på vägar där man normalt sett inte ger sig in med en vanlig bil.

Den ska dessutom kunna köras i väglöst land, vilket kan vara skogsmark, en äng eller ett vägbygge där grävmaskiner och dumptrar gjort det minst sagt svårframkomligt.

En klar uppgradering

Nya D-Max är definitivt en uppgradering i de här disciplinerna.

Ramen är starkare än någonsin tidigare och hela bilen är byggd för att tåla att köras på

ett stenigt eller lerigt vägbygge eller i skogen.

Drivlinan är skyddad med en stålplåt under motor och växellådor, ramen är förstärkt med kraftigare långsgående balkar och ett nytt extra tvärstag.

Fjädringen är nyruhelabeln. Dels handlar det om längre fjädringsväg och dels om en ny typ av bladfyddring bak där öglorna i fjäderpaketet är placerade så att bulten som håller fjäderpaketet är monterade i linje med den översta bladfyddern. Detta för att fjädringsrörelsen ska bli mjukare och följsammare. →



Baklämmen är låsbar och lastutrymmet är helt klätt i plastmaterial. Lastutrymmets djup är 490 mm.



Förarens arbetsplats är ordentligt uppdaterad både vad gäller design och miljöval samt förarstöd och ett seriöst instrumentcluster med tydliga stora runda instrument.

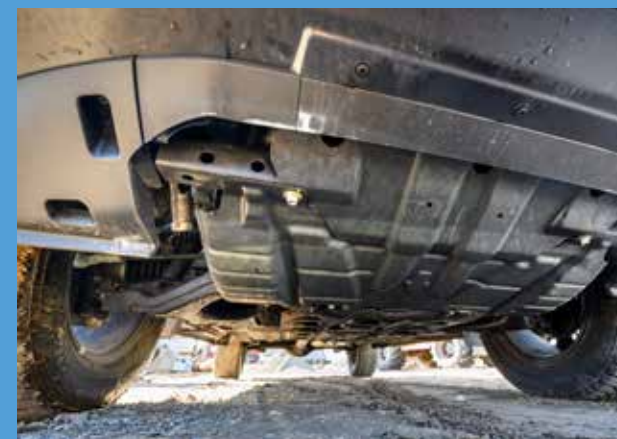


Framstolarna är riktigt bra med extra plus för det höga skulderstödet som höjer långfärdskomforten avsevärt.



Baksätet i Double cab är 5 cm bredare för att husera tre breda bakar samtidigt. Dessutom är insteget nu 2 cm lägre.

Isuzu D-Max har fått ett nytt tuffare utseende med en mer strömlinjeformad kaross och lite extra terrängattribut som skärmbreddare och sidosteg i de högre utrustningsnivåerna.



Drivlinan med motor, växellådor och framaxel sitter skyddade över en stålplåt under bilens framparti.



Isuzu har uppdaterat sin fyrcylindriga 1,9-liters diesel både för att klara miljöklass Euro 6d och för att hålla nere förbrukningen.

” I terrängen är bilen riktigt bra med följsam fjädring, bra styrka i lågväxelläget och en spärribar differential. ”

→Intressant eftersom både terrängframkomlighet och komfort vinner på den här lösningen.

Drivlinan

Drivlinan består av en 1,9 liters fyrcylindrig dieselmotor på 164 hk. Vridmomentet ligger på 360 Nm vid 2.000-2.500 varv/minut. Det finns två växellådor att välja mellan, 6-stegad automat eller 6-stegad manuell.

Efter växellådan hittar vi en fördelningslåda med tre lägen, bakhjulsdrivning hög, fyrhjulsdrevning hög och fyrhjulsdrevning låg. Valet mellan de olika lägena görs smidigt med ett litet vred på mittkonsolen och inkopplingen är ovanligt snabb.

Här saknar jag dock en spärribar differential i fördelningslådan på samma sätt som i de flesta SUV:ar.

Följsam fjädring

I pickuper är det vanligare att man läser drivningen mellan fram- och bakaxel när man väljer fyrhjulsdrevning och det betyder att man inte bör ha fyrhjulsdrevning vald när det är bra fäste för hjulen.

Har man det slits däck och drivlina mer, samtidigt som bilen blir mer understyrd och drar mer bränsle.

I praktiken betyder det att man inte kan använda fyrhjulsdrevningen som en säkerhetsåtgärd när det är tveksamt om saltbilen varit ute en vinterdag och det betyder farligare vägegenskaper. Framför allt om bilen är olastad.

I terrängen är bilen riktigt bra med följsam fjädring, bra styrka

i lågväxelläget och en spärribar differential i bakaxeln som standard.

Diffspärren är också viktig för den som kör mycket med tungt släp och ibland måste ut på snö eller sand. Även frigångsvinklarna har blivit bättre på nya D-Max, om än marginellt.

Relativt liten motor

Isuzu har valt en relativt liten motor för sin pickup. Detta känns som ett seriöst val när det gäller bränsleförbrukningen, eftersom vi faktiskt med lätthet lyckades hamna på lägre förbrukning än uppgivna WLTP-värdena med bilen.

Å andra sidan så åkte förbrukningen upp när vi hängde på en 3,5-tons släpvagn lastad efter bilen.

Eftersom vi inte har något annat att jämföra med här än tidigare provkörningar av pickuper. Därför blir det en subjektiv bedömning där Isuzun låg i nivå med Nissan Navara och Toyota Hilux vid försiktig körning med last och tungt släp. Men förbrukningen åkte upp när vi pressade bilen på landsväg.

Olastad ligger den på knappa litern – lägre förbrukning än konkurrenterna per 100 km – vilket är riktigt bra.

Motorn är dessutom en trevlig bekantskap med förhållandevis låg ljudnivå och bra råstyrka för storleken.

Tre olika hyttalternativ

Isuzu D-Max tas in till Sverige med tre olika hyttalternativ, 2-, 4- eller 5-sitsig hytt, och i fyra olika utrustningsnivåer. →

FAKTA Isuzu D-Max Double cab XRX

Biityp: Fyrhjulsdreven femsitsig pickup.
Motor: 1,9 liters rak fyrcylindrig diesel.
Effekt: 120/164 kW/hk, vid 3.600 varv/minut.
Max vridmoment: 360 Nm vid 2.000-2.500 varv/minut.
Växellåda: 6-stegad automat.
Toppfart: 180 km/t.
Markfrigång: 240 mm.
Vändcirkel: 12,5 meter.
Frigångsvinkel fram: 30,5 grader.
Frigångsvinkel bak: 23,9 grader.
Tjänstevikt (provkörd bil): 2 105 kg.
Max totalvikt: 3 100 kg.
Max släpvagnsvikt: 3 500 kg.

Max tågsvikt: 6.000 kg
Flakbredd: 1.530 mm.
Flaklängd: 1.571 mm.
Bränsleförbrukning: 9,2 liter/100 km vid blandad körning enligt WLTP-standard. Uppmätt: 8,6 liter/100 km blandad körning, 9,3 vid motorvägskörning (bilen hade endast 12 mil på mätaren).
CO2: 241 g/km.
Pris: 339.900,- exkl moms (som provkörd Double cab XRX automat), från 254.900,- (enklaste utförande 2-sitsig Singel cab XRS manuell).
Titta också på: Nissan Navara, Toyota D-Max, Ford Ranger och Toyota Hilux.



Nya Isuzu D-Max är inte en revolution, men väl en seriös evolution där pick-upen blivit bättre på allt.



Flakbilen är entreprenörens bästa kompis när det gäller transporter av tillbehör både i smått på flaket eller lite större på ett släp som här får ha en totalvikt på 3,5 ton.

Reservhjulet hänger i vanlig ordning under flaket och bakaxeln är av den klasiska stela typen monterad med långsgående bladfjädrar.

” Tittar vi mer på de subjektiva värderingarna så har Isuzu lyckats höja kvalitetskänslan med bra materialval. ”

→ Bilen som vi körde var en topp-utrustad XRX Double cab. En riktigt välutrustad bil med så gott som alla förarstödssystem som finns: Filhållare, autobroms, parkeringssensorer och varning för mötande bilar vid vänstersväng eller bilar som passerar bakom om man backar ut från en p-plats.

Här finns även trådlös uppkoppling för både samtal, sms,

musik och navigation vis Apple CarPlay och Android Auto.

Modellen är samtidigt den tyngsta men har ändå en lastkapacitet på 995 kg. Lättaste 2-sitsiga modellen lastar upp till 1.100 kg.

Bättre förarplats

Förarens arbetsplats har definitivt blivit bättre med bra stolar,

läder i den här utrustningsnivån, seriös instrumentering med två stora instrumentklockor och reglagen välplacerade.

Stort plus för de nya dubbla LED-strålkastarna som lyser upp vägen utmärkt både på halv- och helljus.

Tittar vi mer på de subjektiva värderingarna så har Isuzu lyckats höja kvalitetskänslan

med bra materialval för stolar och paneler.

Enda undantaget är 9"-displayen för infotainment som både bländar och har väl låg kontrast, vilket gör den svåräst i vissa lägen.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis så är nya D-Max ett lyft på alla plan jämfört med tidigare modell. En rejäl utmanare mot både Toyota, Nissan och Ford.

Framför allt är den byggd för tuffa tag, lite med Isuzuns status som lastbilsbyggare i grunden.

Körmässigt är den fortfarande en pickup med stel bakaxel och bladfjädrar, vilket betyder att den kickar till i ryggen om man kör olastat på dåliga vägar.

Men komforten är förbättrad både vad gäller fjädring, stolar och ljudnivå.

Isuzu har ju en hel del erfarenhet att vila på med första flakbilen Isuzu Elf från 1959 och första pick-upen som byggts som en klassisk pickup lanserad fyra år senare – Isuzu Wasp. □