

# Arktisk förädling av Isuzu-pickisen

## PROVKÖRD ISUZU AT35

Isuzus pickup, D-Max, lanserades i en helt ny version under förra året och nu har islänningarna på Arctic Trucks fått förädla den japanska pickuperen till en ädelsten för öknen, grustaget eller snömassorna. En bil som garanterat gör dig till kung i grustaget.

Av Stefan Nilsson (text och foto)

Nyheterna som förvandlar Isuzu D-Max från en seriös bruksbil med högt säkerhetstänk till en mer kompetent offroader med ett betydligt tuffare utse-

ende är större däck i dimensionen 315/70R17, skärmbreddare, förstärkt hjulupphängning med längre slaglängd anpassade för de större hjulen och en rad designdetaljer samt möjligheter till

extra utrustning som snorkel.

Sammanfattningsvis efter vår provkörning kan vi konstatera att Arctic Trucks har skapat en avsevärt mer terrängduglig bil, framför allt när det gäller lösa underlag som sand och snö där de större hjulen ger riktigt bra bärighet. Detta utan att det gått ut över egenskaperna på väg, där den går oväntat bra, även om man känner att det handlar om en bil med bladfräddar och stel axel bak. Olastad klickar den tillbaka en del vid ojämnheter

men de stora däcken sväljer samtidigt ojämnheter mjukare. Bäst går den med några hundra kilogram på flaket.

### Avgörande höjning

De större hjulen och den uppgraderade hjulupphängningen ger inte bara bättre bärighet på lösa underlag. Den ger även högre markfrigång och bättre rampvinklar (vinklarna mellan hjulen och karossens front, akter och under trösklarna). Det senare är viktigt när det gäller →



Förarmiljön i nya Isuzun är riktigt bra med tydliga instrumentklockor och lätthanterliga reglage. Enda invändningen, som mer handlar om tycke och smak, är att displayen i mitten är väl blank och lite väl plastig.



Förarplatsen är bra med bra stolar som är en bra kompromiss mellan sidostöd och lätt insteg. Takhöjden är som vanligt när det gäller pickuper riktigt bra.



Den längre fjädringsvägen, den högre markfrigången och de större hjulen ger avsevärt bättre terrängegenskaper.



En trygg pickup i ruskväder är i vissa fall avgörande för den som måste ut oavsett väder. BFGoodrich AT-däck är stabila på landsväg och riktigt bra på lösa underlag som sand.



Isuzu D-Max i AT35-version är en lyckad kompromiss mellan ett fräckt utseende och ett seriöst bruksvärde.



De stora däck, i dimension 315/70R17, från BFGoodrich är riktigt bra i skogen. Under bilen finns skydd för drivlinan. Detta kan kompletteras med ännu effektivare skydd ur den långa tillvalslistan.



Lite högre höjd för att lyfta lasten, men lastutrymmet är detsamma. Lastvikten minskar dock i takt med att extrautrustning plockas på. Testbilen får lasta 840 kg, jämfört med ursprungliga lastvikten på 995 kg.

→ backtagning eller passage av ett dike. I och med höjningen har det gjorts en modifiering av draget så att det kan justeras till rätt höjd. Det är även avtagbart på AT35:an.

Själva drivlinan är oförändrad och det betyder en fyrcylindrig diesel på 164 hk och ett maximalt vridmoment på 360 Nm samt en sexstegad automat. Den har en fördelningslåda av det traditionella slaget med hög- och lågväxel samt in- och urkopplingsbar fyrhjulsdrevning men utan mitt-differential som gör det möjligt att ha fyrhjulsdrevningen kontinuerligt inkopplad vid exempelvis osäkert väglag.

### Däcken betyder mycket

Bilen är väldigt beroende av vilka däck som sitter på bilen

**” Diffspärr fram och snorkel är möjligt som tillval för den som vill ut på äventyr och maxa sin Isuzu för terrängkörning. ”**

i och med att de nu är så stora och har en högre profil. De BFGoodrich AT som sitter på provkörningsbilen tillhör de bästa däck som finns att få tag på när det gäller terräng som sand och skog samtidigt som de går bra på landsväg. Men de kommer till korta gentemot Nokians däck, Rootiva AT Plus när det gäller vinterväglag som snö och is. Utrustas bilen med BFGoodrich MT får den riktigt bra egenskaper i lera och skog, men gräver för aggressivt i sand och snö. Även MT-däcket från BFGoodrich går riktigt bra på

landsväg och är imponerande stabilt trots den höga profilen.

Priset för AT35:an är satt till: 599.900 exkl moms och då ingår ombyggnad med fjädring karossbreddning avtagbar och justerbar krok, stänkskydd samt förstärkta sidosteg (running boards). Isuzun erbjuds även med något mindre hjul med en ytterdiameter på 33 tum, AT33 med andra ord.

### Skatten åker upp

Diffspärr fram och snorkel är möjligt som tillval för den som vill ut på äventyr och maxa sin Isuzu för terrängkörning. Dess-

utom finns alla andra tillval som finns till övriga D-Max som exempelvis kraftigare transmissionsskydd, kåpor, frontskydd, vinsch, extraljus med mera.

Det finns en gammal sanning om att inget kul är gratis och den drabbar även AT35:an när det gäller skatten som de första tre åren ligger på 22.800 kronor jämfört med 18.365 för motsvarande modell utan den extrautrustning som sitter på testbilen. Detta på grund av att bränsleförbrukningen, och därmed utsläppen av CO<sub>2</sub>, ökar. Lastvikten sjunker från 995 kg till 840 kg och det ska vägas mot PR-värdet i en fräck pickup, värdet av betydligt bättre terrängegenskaper och naturligtvis den personliga tillfredsställelsen med en unik pickis. □