



Fotos: Gerhard Grüning

Mit 2,0 Tonnen Anhängelast kommt der D-Max spielend klar. 3,5 Tonnen dürfte der Japaner ziehen.

Generation 3C

Seit 25 Jahren baut Isuzu den D-Max, neben der Klein-Lkw N-Serie das einzige Isuzu-Modell für Deutschland. Aktuell ist er die Nummer zwei im Pick-up-Segment, mit Anspruch nach oben.

Seit 2006 gibt es den D-Max in Deutschland. Die dritte Generation wurde im letzten Jahr einem dezenten Facelift unterzogen. Isuzu hat die Optik modernisiert und die Assistenzsysteme nachgeschärft. Für den hiesigen Markt gibt es Single, Space sowie Double Cab. Im Test: die Doppelkabine mit dem einzig lieferbaren Motor, einem 1,9-Liter-Vierzylinder mit Ladeluftkühlung und variablem Turbolader. Der ist mit 163 PS und 360 Nm Drehmoment so stark wie früher der Sechszylinder.

Mit der hohen spezifischen Leistung liegt der Vierzylinder im Trend. Bis zur Autobahn-Richtgeschwindigkeit vermisst man weder mehr Hubraum noch mehr Leistung. Darüber wird's zäh. Eigentlich will man auch gar nicht schnell, denn dann wird's (zu) laut. Wer's trotzdem eilig hat, der wird bei knapp über 170 km/h eingebremst. Die gebotene Power reicht für den Anhängerbetrieb – wenn der Trailer nicht mehr als zwei Tonnen wiegt.

Der Testwagen verfügt über Allrad, die serienmäßige Sechsgang-Automatik sowie die „V-Cross“-Ausstattung – die Topline. So stehen am Ende 50.000 Euro auf der Liste. Die Basis-

version „L“ als Hecktriebler startet bei 33.600 Euro. Allradantrieb gibt es für 2.940 Euro extra.

Besagter V-Cross ist mehr Lifestyle-Laster als Arbeitstier. Die lackierten und weit heruntergezogenen Stoßfänger sowie die edlen Alufelgen passen fast schon vor die Oper als auf den Speditionshof oder gar ins Gelände. Wer den D-MAX als reines Arbeitstier sieht, greift besser zur Basisversion. So wirklich basic ist der „L“ nicht, denn er verfügt über alle wichtigen Assistenzsysteme (Tempomat mit Stauassistent, Rückfahrkamera, Regen-/Lichtsensoren, Notbrems- und Spurhalteassistent, Totwinkelüberwachung sowie Multikollisionsbremse), die bequeme Automatik sowie ein klein wenig mehr Nutzlast.

Schick ist er schon

Natürlich schmeichelt ein V-Cross seinem Besitzer in glänzendem Blau-metallic (490 €), elektrisch verstellbaren Teilledersitzen, Parkpiepser rundum, LED-Nebelscheinwerfern und -Rückleuchten, Keyless-Go, Soundsystem sowie schwarze Applikationen machen aus einem Arbeiter einen Gent-

leman. Egal ob Basis oder Lifestyle, der D-MAX trägt bis zu 1,1 Tonnen Last, zieht bis 3,5 Tonnen und lässt sich mit passendem Träger 100 Kilogramm aufs Dach packen.

Bei der Ladefläche fehlen jedoch Zurrpunkte und ein vernünftiger Aufstieg. Sie ist zwischen den Radhäusern zu schmal für eine Europalette quer. Längs passt sie drauf. Ist das Ladegut länger als 1,5 Meter, kann die Ladeklappe offenbleiben. Das Kennzeichen bleibt lesbar, die Rückleuchten erkennbar.

Mit passender Bereifung macht sich der D-MAX ganz gut im Gelände. Der zuschaltbare Allradantrieb samt Geländereduktion und zusätzlicher Differenzialsperre setzt die Traktionsgrenze hoch. Die Bodenfreiheit misst am tiefsten Punkt (unter dem HA-Differenzial) 240 Millimeter. Ohne Trittbretter liegt sie zwischen den Achsen bei 250 Millimetern.

Assistenten mit Potenzial

Im letzten Test zeigte der D-Max einen zu früh einsetzenden Notbremsassistenten. Bei provozierten Manövern abseits öffentlicher Straßen hatten



- 1** Übersichtliche Armaturen, gute Verarbeitung und gutes Bedienkonzept.
- 2** Mit langen Beinen kann der Sitzverstellbereich vorne knapp werden.
- 3** Unpraktische Laderaumabdeckung, aber rutschhemmende Wanne (Extra).
- 4** Theoretisch ein Fünfsitzer, aber auf langen Strecken ist eher Platz für vier.

wir jetzt den Eindruck, dass dies besser geworden ist. Die synthetisch arbeitende Spurbinding mit ihren teils abrupten Eingriffen bekommt keine besseren Noten. Auch die Automatik wurde nicht verbessert. Grundsätzlich ist sie OK, hat selbst im Anhängerbetrieb eine gute Schaltstrategie, springt aber an Autobahnsteigungen immer noch nervös zwischen Stufe sechs und fünf hin und her. Wechselt man deshalb in „manuell“, fliegt der Tempomat raus und die Assistenzsysteme stehen nicht mehr zur Verfügung. Beim Infotainment-System kann man während der Fahrt keinen Sender am Radio wechseln – mit entsprechendem Sicherheitshinweis.

Zumindest hat der D-Max eine Tugend behalten: Unter den Pick-ups ist er einer der, wenn nicht überhaupt der sparsamste. Der Prospekt weist für den Double Cab 4x4 V-Cross Auto-

matik 9,0 l/100 km im WLTP-Zyklus aus. Über die komplette Testdistanz zeigte der Bordcomputer eine 9,1. Auf der sparsam gefahrenen Verbrauchsrunde mit Nachtankung lagen wir bei erfreulichen 8,3 l/100 km.

Die Basis macht das Rennen

Gemessen an der Vorgängergeneration ist der D-Max komfortabler geworden. Mit vorderer Einzelradaufhängung an Schraubenfedern und hinterer Starrachse an Blattfedern sowie massivem Rahmen ist er aber keine Sänfte. Mit Normalgröße sitzt es sich vorne wie hinten gut. Eine gute Idee ist die umklappbare Rückenlehne. Eine Getränkekiste oder ähnlich Sperriges zu transportieren, klappt weniger gut.

Auch wenn das ESP die Fuhre wieder einfängt, ist der Adrenalinschub

Isuzu D-Max Double Cab V-Cross

Testwagenpreis: 49.641€

R4/ 1.898 cm³ | 120 kW/163 PS

360 Nm ab 2.000 | 6-Gang-AT

172 km/h (abgeregelt)

zuschaltbarer VA-Antrieb

Geländereduktion und el. Differenzialsperre

VA: McPherson (Einzelradaufh.)

HA: Starrachse mit Blattfedern

Maße: 5.280 x 1.870 x 1.790 mm

Radstand: 3.125 mm

Ladefläche: 1.510 x 1.530 (1.120

zwischen Radkästen) x 490 mm

Leergewicht: 2.105 kg

Nutzlast: 995 kg

Anhängelast: 3.500 kg

Bodenfreiheit: 240 mm

Wattiefe: 800 mm

Testverbrauch: 8,3 l/100 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

einprogrammiert. Die Bremsen sind nur Durchschnitt und der zuschaltbare Allrad verschränkt sich stark. 13 Meter Wendekreis müssen einkalkuliert werden.

So bleibt noch Spielraum für die nächste Modellpflege. Als Arbeitstier ist der „L“ mit Anhängerkupplung in schlichtem Weiß und Stahlrädern prädestiniert. Dann hat man einen sparsamen und robusten Pick-up. GG



Sparsamer und kräftiger 4-Zylinder.