

Fahrbericht Isuzu D-Max Double Cab Premium: Unbekannter Erfolgstyp

Von Jens Riedel

Isuzu? Gab es da nicht einmal den Trooper, der in den 80er Jahren gar nicht so selten im deutschen Straßenbild war? D-Max? Ist das nicht ein Fernsehsender? Beides ist richtig, passt so aber natürlich nicht zusammen. Hinter dem Isuzu D-Max verbirgt sich ein in drei Kabinenvarianten erhältlicher Pick-up, der seit Sommer dieses Jahres in der jüngsten Modellgeneration auf dem Markt ist und im durch den VW Amarok beflügelten Segment ein Stück vom Kuchen abhaben möchte. Immerhin mehr als 300 Käufer zählte Isuzu in diesem Jahr bis Oktober, die meisten davon in den vergangenen Wochen nach der Markteinführung der mittlerweile sechsten Generation. Sie haben die Wahl zwischen drei Kabinenausführungen und drei Ausstattungs niveaus.

Die Fahrzeugabmessungen des Modells sind gewachsen, die Karosserie ist aerodynamischer geworden und der Motor schrumpfte von 3,0 auf 2,5 Liter Hubraum bei – dank Twin-Turbo – gleicher Leistung und niedrigerem Verbrauch. Auch wenn der D-Max hierzulande fast unbekannt ist, global ist die Baureihe mit mittlerweile mehr als sechs Millionen Einheiten eine Erfolgsgeschichte. Mit gut einer Tonne Nutz- und drei Tonnen Anhängelast ist der Wagen vielen Aufgaben gewachsen.

Fahrer und Beifahrer wird der Einstieg durch einen Griff in der A-Säule erleichtert, doch allzu hoch ist der Japaner ohnehin nicht. Zumindest in Verbindung mit der Doppelkabine ergibt sich auch optisch eine recht flache Silhouette. Sitzheizung vorne, Klimaautomatik, ein Soundsystem und elektrisch anklappbare Spiegel sowie Tempomat und Lenkradfernbedienung sind in der neu eingeführten Premium-Ausstattung als Komfort mit an Bord. Die Ledersitze haben leider nur wenig Kontur, worunter die Langstreckentauglichkeit aber nicht leidet. Das Cockpit und die Verkleidung der Türen bestehen aus Hartplastik, das aber durch seine Narbung gefällig wirkt. Auf den hinteren Plätzen darf kein Langstreckenkomfort erwartet werden, dafür sind sie zu niedrig. Der Kniewinkel ist entsprechend spitz und die Oberschenkelaufgabe klein. Dafür lassen sich

aber die Sitzflächen im Verhältnis 60 : 40 hoch- oder die Rückenlehnen herunterklappen, um Platz für entsprechenden Transportbedarf zu schaffen. Den deckt in der Regel aber natürlich die 1,55 Meter lange und fast ebenso breite Ladefläche ab. Mit dem am Testwagen montierten Hardtop aus Metall (!) und dem mit weichem Belag ausgekleideten Frachtraum verwandelt sich die Pritsche für rund 1600 Euro netto in einen riesigen Kofferraum. Seitliche Schiebefenster lassen bei Bedarf auch Frischluft in das hintere Drittel des D-Max.

Der Pick-up ist trotz der Neuauflage in diesem Sommer ein Fahrzeug alter Schule, wie er in diesem Segment immer noch recht häufig anzutreffen ist. Der 2,5-Liter-Diesel nagelt nach klassischer Art und muss sich in unserem Testwagen mit einer Fünf-Stufen-Automatik zufriedengeben, die etwas Zeit braucht, bis die Gasbefehle in Drehmoment umgewandelt werden. Alternativ kann der Fahrer manuell eingreifen und dadurch sicher noch den einen oder anderen Tropfen Kraftstoff sparen, wenn er bereits ab etwa 60 km/h die letzte Getriebestufe einlegt. Wer zu früh schalten möchte, den macht ein dezenter Piepton darauf aufmerksam, dass die Übersetzung nicht gewechselt wird. Das Getriebe verfügt über einen Frontantriebsmodus, Allradeinstellung und zusätzliche Untersetzungsmöglichkeit

Ab etwa 120 km/h halten sich Motor- und Windgeräusche akustisch die Waage. Auch bei 150 km/h liegt der Isuzu D-Max noch gut auf der Straße. Der Bordcomputer meldete auf über 1600 Kilometern und 76 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit einen Kraftstoffverbrauch von im Mittel 10,1 Litern. Damit braucht er sich im Wettbewerbsumfeld nicht zu verstecken.

Die Federung ist überraschend komfortabel, wobei die nach State of the Art mit Blattfedern bestückte Hinterachse in unbeladenem Zustand dem Heck erstaunlich wenig Anstoß gibt, bei schnellen Richtungswechseln ein wenig auszubrechen. Das kennen wir von anderen Fahrzeugen dieser Kategorie anders. Bei zügiger Fahrt in engen Kurven lassen sich die Reifen aber leicht zum Quietschen bringen. Den Rest erledigt dann das sehr unauffällig arbeitende ESP. Die Lenkung ist erfreulich leichtgängig und spricht dennoch relativ direkt und mit ausreichender Rückmeldung an.

Etwas störend ist allerdings die stark spiegelnde Heckscheibe der Doppelkabine, die im Dunkeln allerlei Lichtspiele einschließlich des Klimaanlagendisplays in den Rückspiegel projiziert. Unter bestimmten Bedingungen werden dort sogar die vorausliegende Mittellinie oder die Rückleuchten des Vordermanns widergespiegelt. (ampnet/jri)

Daten: Isuzu D-Max Double Cab Premium

Länge x Breite x Höhe (m): 4,12 x 1,79 x 1,66
Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, 2499 ccm
Leistung: 120 kW / 163 PS bei 3600 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1400 - 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung (0-100 km/h): k.A.
Verbrauch (nach EU-Norm): 8,4 Liter
CO₂-Emissionen: 220 g/km (Euro 5)
Leergewicht/Zuladung: 2087 kg / 913 kg
Max. Anhängelast (gebremst): 3000 kg
Bereifung: 255/65 R 17
Preis: 35 200 Euro

Bilder zum Artikel:



Isuzu D-Max.



Isuzu D-Max.



Isuzu D-Max.



Isuzu D-Max.



Isuzu D-Max.



Isuzu D-Max.

Isuzu D-Max.



Isuzu D-Max.



Isuzu D-Max.

Isuzu D-Max.



Isuzu D-Max.

Isuzu D-Max.



Isuzu D-Max.

Isuzu D-Max.



Isuzu D-Max.