



Isuzu D-Max

Sobre terreno familiar

Prueba | Pan compras en la panadería, verduras en la verdulería: no en el supermercado. Para camionetas también existe un especialista: Isuzu. Por lo menos, así se autodenomina la fábrica de coches más antigua japonesa. El nuevo D-Max tiene que comprobar que un especialista es mejor que una marca que produce para todos los mercados.

"Tomad vuestro tiempo para mirar al salpicadero antes de encender el motor", dijo el hombre de Isuzu antes de la prueba. Después de todo, la mayoría de las camionetas son vendidas como coche de trabajo. Lujo y refinamiento no importan, funcionalidad y solidez tienen prioridad.

El coche de prueba es la versión más lujosa, lo que significa que un sistema de audio y navegación, asientos de cuero, un sistema de control climático, control crucero y cerradura central con control remoto son estándares.

La configuración del habitáculo es una mezcla bien pensada de lujo y funcionalidad. Así han empleado materiales duros, difíciles de rayar y fáciles para limpiar. El diseño juega un papel cada vez más importante; la funcionalidad tiene aún prioridad. Aquí se nota que Isuzu es un especialista. Las marcas más grandes caen en la tentación de incorporar el estándar habitáculo de una berlina en un vehículo comercial, lo cual siempre resulta menos sólido.



Nosotros manejamos el "Double Cab" (doble cabina) que tiene cuatro puertas y ofrece suficiente espacio para cabezas y piernas, tanto atrás como adelante. El conductor está sentado más alto que en el promedio SUV (todoterreno de lujo, mejor dicho Sports Utility Vehicle) y éste tiene un panorama excelente de todo el tránsito a su alrededor. Sin embargo, el D-Max no es

un coche manejable. El círculo de giro es incomodamente grande para la ciudad y el largo de 5.30 metros pide extra cautela del conductor.

Características al conducir

En la carretera pavimentada el D-Max conduce como un coche commercial: está lejos de cualquier refinamiento, pero todo es más que suficiente. El motor a diésel está claramente audible, aunque nunca estorbante. A pesar de que el D-Max no es rápido en absoluto, al diésel de 2,5 litros (163 cv/400 Nm) nunca le falta potencia.



No hubo un remolque disponible para esta prueba, pero según Isuzu, el D-Max puede arrastrar carros hasta de 3.000 kilos. Dependiente de la versión elegida, la caja de carga abierta (230 x 157 cm) puede llevar hasta un máximo de 1.155 kilos.

La caja automática opcional emplea tecnología convencional al tener un 'transformador de torque'. Sin embargo, el mecanismo acierta bien los deseos del conductor y muy rara vez se deja notar cuando cambia de marcha.

Con un gran botón giratorio en la consola puedes elegir entre tracción doble o sencilla (ya no es necesario jalar palancas pesadas como antes). Cuando manejas con tracción doble sobre pavimento, sientes claramente como tuerce el mecanismo y como busca para traspasar sus fuerzas. Se nota claramente que el motor trabaja más duro para poner

en movimiento a los mecanismos extras.



Por lo tanto es preferible manejar sobre carretera pavimentada en la posición "2wd" (tracción trasera). Esto también favorece al consumo. En una ruta parcialmente en la ciudad y por otra parte con autopistas, hemos anotado un consumo de 8.5 litros por 100 kms. Es más elevado que lo prometido por Isuzu, pero mucho menos que camionetas que hemos probado antes (y que además rendían menos).



Sobre carretera pavimentada pero en mal estado, la carrocería sacude, salta y rebota. Hasta el peor SUV

ofrece una mejor estabilidad que este D-Max. El control de tracción y un sistema electrónico de estabilidad ("ESP") son estándar. No obstante, requiere de mucha habilidad llevar a un final feliz una maniobra para evitar un accidente.

Terreno

Los papeles se invierten cuando cambiamos el asfalto por superficie de tierra. Como un coche deportivo toma vida cuando llega a velocidad, el D-Max está en su elemento en el terreno. Aquí se nota que el D-Max está fabricado desde el comienzo para conducir en el terreno.

Los ángulos grandes atrás y adelante para superar obstáculos hacen que el D-Max no toque fácilmente el suelo en subidas o bajadas. Para expresarlo en cifras: el ángulo máximo de entrada es de 30 grados, el ángulo máximo de salida es de 22.7 grados. Con una inclinación lateral de 49 grados, el D-Max no pierde el equilibrio. Partes vulnerables debajo del vehículo como el carter o el estanque de combustible tienen extra protección.



La potencia del motor (y las relaciones entre los cambios) son elegidas de tal forma que el conductor puede dosificar perfectamente el acelerador para así mantener el coche entre desliz y agarre. La caja automática está perfectamente ajustada para conducir en el terreno. Es tan fácil subir colinas escarpadas, que no parecen más que un baden.

Incluso con los neumáticos estándar el Isuzu sabía pasar sin ningún problema a todos los obstáculos.

Para vencer terreno pesado está también disponible la tracción doble 'reducida'. No tiene un diferencial bloqueable. En vez de eso, Isuzu prefiere la electrónica. Según un portavoz esto es más barato y más confiable. Es justamente este último término que enorgullece a Isuzu: gracias a su confiabilidad los Isuzus trabajan en todos los rincones del mundo. Eso es terreno conocido para este especialista.



Conclusión

Es el D-Max de Isuzu mejor que una camioneta de un fabricante que produce todo tipo de coches? Si y no. Un fabricante grande tiene a su disposición muchas partes estándares con las cuales puede producir un coche relativamente barato con la tecnología más moderna. Porque Isuzu desarrolla todo en su propia fábrica, el D-Max es una camioneta actualizada pero no progresista.

Pero por otro lado, el D-Max está diseñado hasta en su última fibra para ser una herramienta de trabajo confiable e invencible. Y se nota. Comenzando con el interior bien pensado que es lujoso pero a la vez sólido y práctico. Las características de conducción sobre pavimento son apenas suficientes pero en el

terreno se luce el D-Max. Después de un día de trabajo exigente, el D-Max no dió ninguna queja y esto caracteriza el verdadero profesional. ■



Especificaciones

Isuzu D-Max Double Cab LSX automaat

Dimensiones y pesos

Largo x ancho x alto	530 x 186 x 178 cms
Batalla	310 cms
Peso	1.945 kg
Remolque	750 kg
Remolque frenado	3.000 kg
Contenido del tanque de combustible	69 l
Maletero	No se sabe
Dimensiones de los neumáticos	215/70R15

Motor y prestaciones



Cilindradas	2499 cc
Cilindros / valvulas	4/
Potencia	163 cv @ rpm
Par motor	400 Nm @ 1400 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	No se sabe
Velocidad máxima	No se sabe
Consumo promedio	7,4 l / 100 kms
Consumo urbano	INF l / 100 kms
Consumo extraurbano	INF l / 100 kms
Emision CO2	220 grs/km

Precio

Precio	€ 0
Modelo mas barato	€ 23.050