



ISUZU D-MAX PEARL WHITE

JAPOŃSKI DOMINATOR

tekst: **MARIAN KOWACKI**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, zdjęcia: **NBI MEDIA**

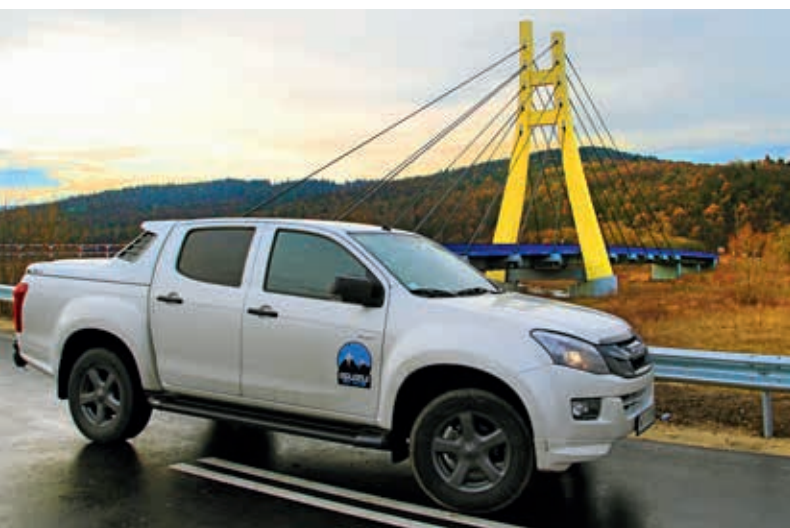
Panuje przekonanie, że jeśli coś jest do wszystkiego, to tak naprawdę jest do niczego. Zapewne jest w tej maksymie sporo racji, jednak nie można jej odnieść do pick-upów. Samochody w tej klasie w niesamowity sposób gwarantują wygodną jazdę w trasie, posiadając jednocześnie świetne predyspozycje do pracy. W dodatku, jeśli tym pick-upem jest Isuzu D-max Pearl White, do tego zestawu cech dołącza także oryginalny, nietuzinkowy wygląd, wyróżniający go na tle konkurencji.

W tym roku Isuzu może się pochwalić równo 100-letnim doświadczeniem w produkcji pojazdów użytkowych i silników spalinowych. Jeszcze kilka lat temu w Polsce ta marka kojarzona

była głównie z wykorzystywaniem jednostek wysokoprężnych konstrukcji Isuzu w niemieckich Oplach. Koncern wykorzystał jednak idealnie moment, kiedy z racji pojawienia się możliwości pełnego odpisu podatku VAT od ceny zakupu auta w kraju zaplanował istny boom na samochody ciężarowe i pick-upy. Japońskie Isuzu wjechało wówczas z impetem na rynek polski z modelem D-maxa i od tamtego czasu ten atletyczny robotnik ciężko pracuje na uznanie. I dobrze mu to idzie, bo jest go za co chwalić.

Primus inter pares

Testowany model Isuzu D-max w limitowanej wersji Pearl White to połączenie siły i elegancji. Do niewątpliwych zalet tego użytkowego samochodu dodano także piękną oprawę. Design Isuzu D-max Pearl White zdecydowanie zwraca na siebie uwagę. Perłowa biel przełamana szybkimi, czarnymi elementami wykończenia sprawia, że łatwo zapomnieć, że to auto to specjalista do trudnych zadań i naprawdę nie boi się ciężkiej roboty. Trzeba oddać producentowi sprawiedliwość w tym względzie – Pearl White to samochód z charakterem, piękny w mieście i równocześnie prawdziwa bestia w terenie.



Isuzu D-max śmiało może rywalizować z każdym na dowolnym gruncie.

Pod maską tego szykownego zawodnika sumo kryje się silnik o mocy 163 KM, 2,5-litrowy turbodiesel z wtryskiem common rail. Motor pracuje raczej głośno, ale biorąc pod uwagę, że ma się do czynienia z strongmanem, ten dźwięk brzmi dla uszu co najmniej obiecująco. Jak pokazał test, całkiem słusznie. Mimo hałaśliwości jednostka napędowa D-maxa zadziwia elastycznością. Miłym zaskoczeniem jest także spalanie. Przy spokojnej jeździe oscyluje na poziomie 8 l/100 km. Wieloletnie doświadczenie Isuzu w konstruowaniu jednostek napędowych Diesla przyczyniło się także do stworzenia silnika o najwyższym w historii D-maxa momencie obrotowym 400 Nm.

Jeśli chodzi o konstrukcję zawieszenia, tylne opiera się na zastosowaniu mostów napędowych przymocowanych do resorów piórowych. Niezależne przednie zawieszenie z podwójnymi wahaczami i sprężynami śrubowymi współpracuje z amortyzatorami gazowymi, co przekłada się na komfort w kabinie. Dzięki rezygnacji z klasycznych drążków skrętnych uzyskano większą precyzję kierowania i czucia drogi.

Zadaniem Isuzu D-maxa jest dostarczanie towarów i materiałów tam, gdzie nie mają szans dojechać ciężarówka czy furgonetki. W takich miejscach, jak place budów, gdzie teren jest wymagający, prawdziwy sprawdzian przechodzi układ jezdny, który musi się cechować wytrzymałością. Ten test D-max zdaje na piątkę. Warto w tym miejscu wspomnieć, że położono duży nacisk na bezpieczeństwo. Zawsze w pełnej gotowości czuwają elektroniczny system stabilizacji toru jazdy (ESC), system kontroli trakcji (TCS) oraz hamulce z układem ABS i asystentem hamowania (BA). I tutaj w związku z tym „zła” wiadomość dla amatorów driftowania – w przypadku D-maxa nie ma o tym mowy. Pewnie trzyma się podłoża nawet w bardzo wymagających warunkach. Pięciobiegowa skrzynia automatyczna z trybem sekwencyjnym działa całkiem precyzyjnie.

Niezastąpiony na budowie

Kabina Isuzu D-max Pearl White jest komfortowa, ale przede wszystkim praktyczna. Umieszczono w niej dwa schowki po stronie pasażera, dwa uchwyty na kubki przy bocznych nawiewach i wnęki na kubki w tunelu środkowym. Ponadto samochód wyposażono w teleskopową kolumnę kierowniczą z regulacją kąta pochylecia, wspomaganie kierownicy oraz elektrycznie sterowane przednie i tylne szyby, a także system zapobiegający przytrzaśnięciu palców.

Dla bezpieczeństwa podróżujących samochód wyposażono w przednie, boczne i kurtynowe poduszki powietrzne. Na tylnej kanapie trzy osoby mieszczą się całkiem swobodnie. Komfort siedzenia zapewnia odpowiedni kąt pochylecia oparcia.

Za tylną kanapą znajduje się gwóźdź programu – pokaźna paka o wymiarach: długość 1552 mm, szerokość 1530 mm i wysokość 465 mm. Wspominany wcześniej wysoki moment obrotowy został przystosowany do ciężkiej pracy, do jakiej



stworzono D-maxa. Maksymalna masa holowanej przyczepy została ustanowiona na 3500 kg, a dopuszczalna masa ładunku to ponad tona – dokładnie 1055 kg. Dzięki tym parametrom D-max wjedzie naprawdę wszędzie i przewiezie niemal wszystko.

Duży plus należy się także za napęd 4 x 4 z możliwością włączania w każdym momencie w trakcie jazdy. Napęd przedniej osi jest dołączany skutecznym reduktorem. Jadąc po utwardzonej nawierzchni, na trasie, najlepiej korzystać z opcji 2H. W tym wariacie moment obrotowy wędruje tylko na koła tylne. W gorszych warunkach, przy śliskiej i mokrej nawierzchni oraz w momencie zjeżdżania na połą ścieżkę, warto wybrać wariant 4H, uruchamiający napęd na cztery koła. Koła przednie również można dołączyć bez zatrzymywania się, ale prędkościomierz nie może wówczas wskazywać więcej niż 100 km/h.

Na pokrętle w tunelu środkowym odpowiedzialnym za wybór rodzaju napędu znajduje się jeszcze jedna opcja – 4L, możliwa do uruchomienia tylko po zatrzymaniu pojazdu. Ustawienie pokrętła w tej pozycji włącza blokadę dyferencjałów. Jeśli ma się zamiar faktycznie przemierzyć błotne przeszkody i piaszczyste wydmy, warto od razu przekazać pracę mechanizmowi różnicowemu.

Jedyny w swoim rodzaju

D-max jest jedynym samochodem Isuzu na naszym rynku, a jego imponujące wymiary i rozstaw osi 3095 mm czynią go jednocześnie jednym z największych pick-upów. Promień skrętu przekraczający 12 m nie ułatwia zadania przy parkowaniu prostopadłym. Test w terenie wykazał, że Isuzu D-max faktycznie dysponuje sporym momentem obrotowym, który wyciąga go z naprawdę trudnych sytuacji. Reduktor działa fantastycznie.

Podsumowując, choć konkurencja w klasie aut użytkowych jest duża, Isuzu D-max śmiało może rywalizować z każdym na dowolnym gruncie. Trudno mu też odmówić męskiej elegancji.

