



Isuzu D-Max Double Cab 1.9 Diesel V-Cross 4WD Automatik

Viertüriger Pick-Up der oberen Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Der D-Max ist ein Geländefahrzeug zur Güterbeförderung - so steht es im Fahrzeugschein unseres Testwagens. Damit ist schon viel gesagt über die Stärken und Schwächen des Isuzu, die er sich im Wesentlichen mit quasi allen Pick-Ups teilt. Zu einer vernünftigen Geländegängigkeit samt zuschaltbarem Allradantrieb, Getriebeuntersetzung und sperrbarem Hinterachsdifferential gesellt sich aufgrund des LKW-ähnlichen Aufbaus mit Leiterrahmen und hinterer Starrachse ein eher überschaubarer Fahrkomfort. Man muss zugunsten der immensen Zulademöglichkeiten eben Abstriche machen. Im Innenraum aber bemüht sich Isuzu mit schwarz glänzenden und silbernen Applikationen etwas Chic in das gut verarbeitete Interieur zu zaubern, und das mit einigem Erfolg: Der D-Max fühlt sich deutlich eher nach Pkw denn nach Lkw an, zudem verbaut der Hersteller serienmäßig eine Armada an aktiver Sicherheitsausstattung, die so manchem Pkw gut zu Gesicht stünde. Der Verbrauch im ADAC Ecotest liegt mit 8,7 Litern Diesel auf 100 Kilometer erwartungsgemäß hoch, die Abgase immerhin sind bis auf Vollgasetappen mustergültig gereinigt.

Mustergültig ist auch ein mittlerweile oftmals vernachlässigtes Detail: Die Bedienungsanleitung. Sie ist zwar fast 1000 Seiten dick, aber in einwandfreiem Deutsch gehalten, mit vielen liebevoll gestalteten Abbildungen versehen. Insbesondere in den sehr detaillierten Ausführungen bezüglich der Fahrzeugwartung, an wen sich der D-Max wendet: An Menschen, die sehr genau wissen, für welches Einsatzgebiet sie ein Auto benötigen und die ihr Nutzfahrzeug nach dem Kauf funktionserhaltend pflegen.

Der getestete D-Max als fünfsitziger Double Cab und in der Topausstattung V-Cross kostet inklusive Mehrwertsteuer fast genau 50.000 Euro und liegt damit auf Höhe der Konkurrenten anderer Hersteller. **Konkurrenten:** u.a. Ford Ranger, Mitsubishi L200, Nissan Navara, SsangYong Musso, Toyota Hilux.

+ hohe Nutzlasten, sehr umfangreiche Ausstattung serienmäßig

- nur für spezielle Anwendungen geeignete Karosserieform, hoher Verbrauch, schwammige Fahreigenschaften

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **k.A.**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,9
	Senioren	3,4
	Langstrecke	3,3
	Transport	2,6
	Fahrspaß	4,1
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3 Verarbeitung

Dass ein unter aerodynamischen Gesichtspunkten gestalteter Unterboden verbrauchssenkend wirkt, wissen auch die Entwickler bei Isuzu. Bei einem Pick-Up würden Verkleidungselemente am Unterboden aber schon bei nur einigermaßen artgerechter Haltung des Fahrzeugs alsbald kaputt gehen, weswegen man sie - herstellerübergreifend - gleich von vorneherein weglässt. So hat man stets freien Blick auf die robuste Technik, die mit Leiterrahmen, üppiger Kardanwelle und Starrachse stark an ein Nutzfahrzeug erinnert.

Die Karosserie obenauf ist zwar nicht an jedem Eck mit den

präzisesten Passungen gesegnet, aber bis in jeden Winkel auslackiert und wirkt insgesamt nicht minderwertig. Auch im Innenraum gefällt die solide Fertigung. Die Qualität passt - mindestens für einen Pick-Up. Angenehm weiche Oberflächen sucht man abgesehen vom Oberteil des Armaturenbretts vergeblich, auch der Himmel ist aus wenig Glamour versprühendem Material. Dennoch ist das Ambiente angenehm, denn etwas silbern und schwarz glänzender Zierrat lockert das Cockpit auf.

2,9 Alltagstauglichkeit

Basierend auf dem Ecotest-Verbrauch von 8,7 Litern Diesel auf 100 Kilometer kommt der D-Max mit seinem 76 Liter großen Tank rechnerisch etwa 870 Kilometer weit, ohne nachzutanken.

⊕ Der D-Max hat nicht nur Laster-Technik unter dem Blech, auch in Sachen Last ist man gerade im PKW-Vergleich in anderen Sphären unterwegs. Passend zum Nutzfahrzeug-Charakter des Isuzu sind hier die wichtigsten Kennziffern in Tonnen ausgedrückt: 0,94 t Zuladung hat der Testwagen bei

2,17 t Leergewicht, 0,1 t Dachlast, 3,5 t gebremste Anhängelast, 0,245 t Stützlast, 6 t erlaubtes Zuggesamtgewicht.

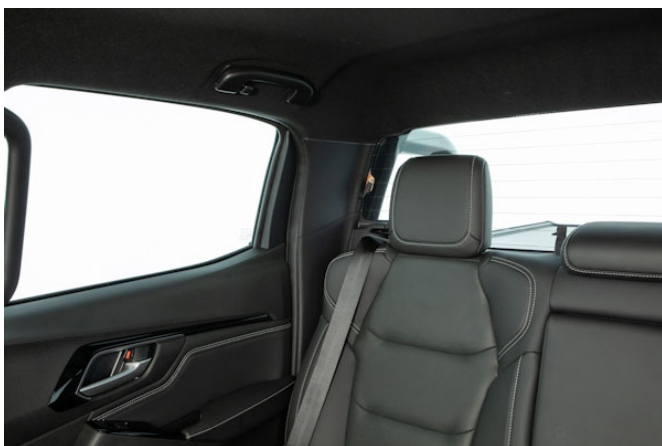
Ein vollwertiges Ersatzrad ist serienmäßig.

⊖ 5,27 Meter Länge sind bei der Parkplatzsuche hinderlich - als Stadtfahrzeug ist der Isuzu nicht gedacht, das zeigen auch die 13,1 Meter Wendekreis. In der Breite immerhin übertreibt es der Pick-Up nicht völlig und ist mit 2,17 Metern inklusive Außenspiegeln zwar 10 Zentimeter breiter als ein Golf, aber schmaler als etwa ein Audi Q8.

3,3 Licht und Sicht

Die in den höchsten beiden Ausstattungslinien serienmäßigen Bi-LED-Scheinwerfer werfen ein helles und homogenes Licht auf die Straße, wenn auch das Fernlicht etwas breiter und weiter scheinen könnte. Zusatzfunktionen wie Abbiege- oder Kurvenlicht bietet der Pick-Up nicht.

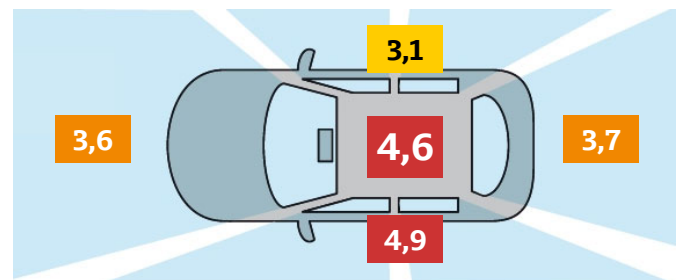
⊕ Zwar ist das Auto groß, lässt sich aber dennoch recht gut überblicken. Hilfreich ist dabei die kantige Motorhaube, deren Ende gut zu erkennen ist. Auch beim Blick nach hinten sieht



Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Fondkopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

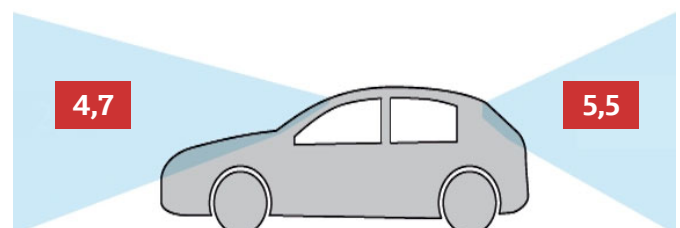
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



man das Ende der Ladefläche ganz genau. Zusätzlich helfen serienmäßige Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera dabei den Isuzu punktgenau zu manövrieren.

⊖ Die Linse der Rückfahrkamera liegt offen neben dem Griff der Heckklappe, verschmutzt im Alltag also zügig. Bei

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg ist sportlich oder beschwerlich, je nach Sichtweise, Größe und Fitnesszustand. Ohne das Trittbrett am Schweller käme man kaum hinauf zu den Türöffnungen, die aber immerhin angenehm groß dimensioniert sind. Hilfreich bei Ein- und Ausstieg können die Haltegriffe sein, die in großzügiger Anzahl und Dimension vorhanden sind.

Ein im Fahrzeugmenü deaktivierbares Keyless-Go-System ist

1,0 Kofferraum-Volumen

⊕ 1.045 Liter Volumen unter dem Laderaumrollo sind für einen Kofferraum ein stolzer Wert. Ist das Ladegut verzurrbar und wetterunempfindlich, kann man bei geöffnetem Rollo auch noch viel größeres Gepäck auf der Ladefläche unterkriegen. Nimmt man den D-Max mit kürzerer Kabine (Space Cab) oder gar als Zweisitzer (Single Cab), fällt die Ladefläche entsprechend größer aus.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Ein Pick-up ist sehr speziell. Das Ladeabteil ist zwar groß, aber im ganz normalen Alltag mit kleineren Einkäufen umständlich zu nutzen. Durch die - wegen der optionalen Gasdruckfedern des Testwagens angenehm sanft - nach unten auffallende Heckklappe steht man zunächst von der Ladefläche 60 Zentimeter entfernt und muss sich zum Kofferraum hin beugen, um seine Einkäufe unter zu bringen und vor allem, um sie herauszubekommen. Zudem ist die Ladekante stattliche 82 Zentimeter über dem Boden, da wird es für Menschen unter Gardemaß schnell schwierig. Anschließend steht der Samstagseinkauf im nicht absolut wetterfest abgeschlossenen Kofferraum auf dem robusten, aber recht rutschigen Spritzkunststoff und wird die Heimfahrt nicht ohne Blessuren überleben.

Für viele Jäger, Hauslebauer, Handwerker und andere, die öfter Schüttgut, große, schmutzige oder Palettenware zu transportieren haben, ist der (auch per Gabelstapler beladbare) Pick-Up dagegen ein Fest. Man sollte sich vorab sehr genau überlegen, ob man mit dieser speziellen Karosserieform klarkommt.

⊖ Umständlich ist, dass das Schloss der Heckklappe nicht in die Zentralverriegelung integriert ist. So muss man immer den Notschlüssel aus der Funkfernbedienung fummeln, um den Kofferraum auf- oder abzuschließen. Auch das Rollo über der

aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert.

Motorhaube und Heck sind sehr hoch, weshalb man zum Beispiel kleine Kinder in der Nähe des Autos schwerlich erahnen kann. Die serienmäßige Rückfahrkamera tut not, jedoch auch die großen Außenspiegel helfen weiter.

serienmäßig, es funktioniert über Tasten an den Griffen der vorderen Türen.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangsystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Die große, aber im täglichen Gebrauch umständliche Ladefläche fasst über 1000 l Gepäck.

Ladefläche ist mit einem eigenen Schloss gesegnet, man braucht also schonmal zwei Schlüssel.



Mit 83 cm befindet sich die Ladekante in beträchtlicher Höhe.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man umklappen, um darauf noch Gepäck zu transportieren - dieses sollte aus Sicherheitsgründen aber leicht sein, da man den Rück Sitzbereich nicht von den Vordersitzen abtrennen kann.

⊖ Die Ladefläche des D-Max lässt sich für allerhand Umbauten nutzen, neben Speziallösungen wie einem Dreiseiten-Kipper bieten Isuzu und spezialisierte Firmen hier vieles an, wie etwa ein Hardtop. Auch in der Basisvariante aber könnte der Hersteller mehr als zwei Zurrösen im Kofferraum anbringen und auch eine Beleuchtung wäre praktisch.

3,1 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Der elektrisch einstellbare Fahrersitz ist einfach zu bedienen, auch die manuelle Sitzverstellung des Beifahrersitzes ist problemlos. Das Lenkrad ist hoch- und längseinstellbar, der verfügbare Bereich könnte aber größer sein. Die wichtigsten Grundfunktionen wie das Einstellen der Klimaanlage und die Suche des gewünschten Radiosenders gehen noch recht flüssig von der Hand. So gefällt zum Beispiel die Klimabedienung, die auf gut greifbare Kipphebel setzt und auf eine Touch-Funktionalität zum Glück verzichtet.

Alles Tierfergehende aber erfordert eine gewisse Eingewöhnung. Etwa im Falle der per Lenkradtasten mühsam durchzuklickenden, in vielen Untermenüs versteckten und mit teils recht fantasievollen Bezeichnungen versehenen Fahrzeugeinstellungen, die nur im Stillstand bedienbar sind: Dies dauert und die Bedienung wird auch nach langer Gewöhnung nicht intuitiv. Auch die Multimedia-Bedienung über den Touchscreen ist nicht immer sinnfälliger. So muss man etwa erst

einmal herausfinden, wie man Apple Carplay oder Android Auto nutzt und gleichzeitig Radio hört - das sollte man sich vom Händler zeigen lassen. Hinweis: Dafür darf man nicht jedes beliebige CarPlay-Symbol nutzen.



Im Innenraum kann der D-Max seine Herkunft aus der Nutzfahrzeugsparte nicht gänzlich verbergen.

3,2 Multimedia/Konnektivität

Isuzu macht es sich in Sachen Multimedia leicht und bietet kein eigens entwickeltes Infotainment mit voller Fahrzeugintegration an. Über den in der Ausstattung V-Cross neun Zoll großem Touchscreen im Armaturenbrett steuert man lediglich den analogen und digitalen Radioempfang sowie die Zuspieldmöglichkeiten für Audio und Video: Per USB, 3,5-mm-Klinke oder auch CD-DVD-Player kann man Bild und Ton

zuspielen. Zudem ist die Auswahl an möglicher Smartphone-Integration mannigfaltig: Apple CarPlay (auch kabellos), Android Auto, MirrorLink und Miracast können genutzt werden, um Inhalte vom Telefon auf den Bildschirm des D-Max zu bekommen. Da stört dann auch die fehlende werkseitige Navigationsfunktion nicht weiter, denn die Navigationsapp der Wahl auf dem eigenen Smartphone kann genutzt werden.

3,0 Raumangebot vorn

Platz hat man im D-Max genügend, wenn auch nicht unbedingt mehr als in einem "normalen" Auto. Auf dem Fahrersitz wird es ab 1,90 knapp mit der Beinfreiheit, über dem Scheitel ist dann

noch eine Handbreit Platz. Sonderlich luftig untergebracht ist man im Isuzu nicht, die breite Mittelkonsole und das steil aufragende Armaturenbrett vermitteln eher ein Trutzburg-Gefühl.

2,7 Raumangebot hinten

Auch hinten findet man genügend Platz, solange man nicht deutlich über 1,90 Meter groß ist - wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist. Der dunkel bespannte

Himmel und die nicht allzu großen Fensterflächen erwecken hinten einen eher heimeligen Eindruck, man ist im D-Max aber beileibe nicht eingeeengt.

2,5 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten gibt es für den D-Max Double Cab nicht, aber zwei andere Kabinen stehen zur Wahl: Als Space Cab hat der Isuzu nur zwei Türen, eine kürzere Kabine und nur zwei (Not-)Sitze in der zweiten Reihe. Nimmt man den Single Cab, verzichtet man zugunsten einer möglichst langen Ladefläche komplett auf eine Rückbank.

⊕ Ablagen bietet der D-Max einige. Man bekommt in zwei Handschuhfächern, einem Fach auf dem Armaturenbrett und einem unter der Mittelarmlehne vieles unter und hat dann noch die Türfächer, ein kleines Fach vor dem linken Fahrerknie, ein Brillenfach im Dach und vier Becherhalter übrig. Hinten stehen Lehnentaschen, ein Haken am Fahrersitz, Türfächer und in der heruntergeklappten Armlehne zwei Becherhalter parat.

3,2 KOMFORT

3,8 Federung

Banjo - manche kennen das Instrument, deutlich weniger bekannt ist wohl die Hinterachskonstruktion mit gleichem Namen. Optisch an zwei nebeneinander gelegte Banjo-Saiteninstrumente erinnernd, ist die Banjo-Hinterachse eine Starrachse mit integriertem Differential. Diese Bauart ist sehr stabil und verträgt auch den ein oder anderen Kontakt, bestens geeignet also für Lastkraftwagen oder auch geländegängige Fahrzeuge. Folgerichtig trägt auch der D-Max diese Hinterachse, verschraubt an längs liegenden Blattfedern. Nachteil der schweren Konstruktion, gerade im Vergleich zu einer modernen Einzelradaufhängung: Allzu komfortabel ist das Ganze

nicht. Zwar können die dicken Reifen des Isuzu manch kleinere Unebenheit noch schlucken, kommen aber die massigen Fahrwerksteile in Bewegung, dann rumpelt der D-Max über Kanaldeckel und stuckert auf Bodenwellen. Gerade die Stuckerneigung des Pick-ups fällt auf, denn schon innerorts kann es vorkommen und außerorts gehört es öfter zum Fahrerlebnis, dass es im Isuzu holprig wird. Da lange Bodenwellen aber ordentlich weggebügelt werden und wie erwähnt der hohe Reifenquerschnitt zum Beispiel auf Kopfsteinpflaster gute Dienste erweist, geht der Fahrkomfort insgesamt in Ordnung und ist im Pick-Up-Umfeld typisch.

3,1 Sitze

Vorn sitzt man auf den recht weichen, aber gut konturierten Sitzen mit kombiniertem Leder-/Kunstlederbezug bequem und mit akzeptablem Seitenhalt. Auch längere Strecken stellen kein Problem dar. Hinten sitzt man auch vernünftig, weil nicht zu hart und mit einem - für die meisten Personen - angenehmen Kniewinkel.

Den Fahrersitz kann man elektrisch einstellen, ebenso die

Neigung der Sitzfläche und die Zweiwege-Lordosenstütze. Beim Beifahrersitz muss man manuell eingreifen, zudem ist dieser nicht in der Höhe einstellbar. Hat man hinter dem Lenkrad Platz genommen, findet man auch dank der höheneinstellbaren Gurte und der passend angeordneten Armablagen eine taugliche Sitzposition.

3,2 Innengeräusch

Große Räder, hoher Aufbau: Man erwartet beim D-Max von vorneherein laute Abroll- und Windgeräusche. Die Vorurteile werden dem Isuzu aber nicht gerecht: Bei konstanten 130 km/h weist unsere Messung des Innengeräuschpegels recht moderate 68,1 dB(A) aus. Wirklich lautstark ist hauptsächlich das

Diesellaggregat unter der hohen Haube, das vor allem beim Kaltstart und bei hoher Last vernehmlich knurrt und das Arbeitstier markiert. Gemächlich gefahren hält sich aber auch der Selbstzünder zurück.

2,6 Klimatisierung

Die teureren beiden der vier Ausstattungslinien des D-Max, also auch der Testwagen in der Topausstattung, haben eine Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig. In den günstigeren Ausstattungen gibt es eine manuelle Klimaanlage. Die Klimaautomatik kann für Fahrer- und Beifahrerseite getrennt die

Temperatur regeln, die Luftverteilung kann aber nur für beide Zonen gemeinsam geändert werden. Der D-Max V-Cross hat auch getönte Scheiben hinten und eine Sitzheizung vorn serienmäßig.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Zwar hat der relativ kleine Vierzylinder-Diesel den Testwagen mit etwas unter 2,2 Tonnen zu bewegen, tut das bei Bedarf dank Turboaufladung und stämmigen 360 Nm und 163 PS aber recht

vehement. In 7,5 Sekunden kommt er von 60 auf 100 km/h, von 80 auf 120 km/h braucht er 10,2 Sekunden. Laut Hersteller schafft der D-Max in der Spitze 180 km/h.

3,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Um die Laufkultur des Diesels ist es nicht immer zum Besten bestellt, gerade beim Kaltstart und bei hoher Leistungsanforderung knurrt und faucht der Motor vernehmlich, zudem schüttelt er sich deutlich und lässt keinen Zweifel daran, dass er gerade arbeitet. Bei niedrigeren Drehzahlen und Teillast hält er sich aber deutlicher zurück. Er reagiert recht spontan auf

Gaspedalbefehle, wenn der Turbolader mitunter auch erst Luft holen muss - was durch das mit viel Wandlerinsatz laufende Getriebe aber weitgehend kaschiert wird. Ist der Motor in Fahrt, zieht er kraftvoll durch die Mitte, ist aber wie vom Diesel bekannt nicht besonders drehfreudig.

2,3 Schaltung/Getriebe

Die optionale Sechsgang-Wandlerautomatik des Testwagens lässt sich über einen konventionellen Wählhebel auf der Mittelkonsole problemlos bedienen, auch manuelle Gangwechsel sind über den Hebel möglich.

⊕ Der Allradantrieb wird manuell zugeschaltet, zudem ist eine Getriebeuntersetzung zuschaltbar. Außerdem ist das Hinterachsdifferential per Tastendruck sperrbar.

⊖ Auf der Straße hinterlässt die Getriebesteuerung einen äußerst trägen Eindruck und arbeitet mit sehr viel Wandlerschlupf. Das wäre an sich kein Problem, vielmehr nervig ist die fehlende Entschlusskraft des Getriebes. So kann man beispielsweise im Bereich um 80 km/h beobachten, wie das Getriebe bei leichter Bergauffahrt ständig die Gänge wechselt, weil es gerade nicht weiß, welcher besser passt.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest schlägt sich der D-Max wacker und ist zwar erwartungsgemäß undynamisch, aber lässt bei der Fahrstabilität nichts anbrennen. Das ESP regelt zwar mitunter etwas grob, aber effektiv und sorgt in Verbindung mit der passenden Fahrwerksabstimmung unter quasi allen Umständen für ein sicher untersteuerndes Fahrverhalten. Dabei bewahrt sich der Pick-up aber immer seine Lenkbarkeit - man ist nie nur Passagier in einem unkontrolliert über die Vorderräder

schiebenden Fahrzeug, wie es aus dieser Fahrzeugklasse durchaus bekannt ist.

⊕ Bei zugeschaltetem Allrad ist die Traktion über jeden Zweifel erhaben, vor allem mit Untersetzung und gesperrter Hinterachse. Auch im 2WD-Modus aber ist die Traktion unter normalen Umständen prima. Der D-Max ist zudem mit weit überdurchschnittlicher Geländegängigkeit gesegnet.

3,5 Lenkung

Wie vom Pick-Up nicht anders erwartet ist die elektromechanische Servolenkung sehr indirekt übersetzt, man kurbelt von Anschlag zu Anschlag fast viermal komplett im Kreis. Auch bei der Fahrt merkt man am recht indifferenten Lenkgefühl und dem schon beim Abbiegen hohen Lenkaufwand, dass der D-

Max im Grunde seines Leiterrahmens mehr Nutzfahrzeug als Pkw ist. Mit etwas Eingewöhnung trifft man auf der Landstraße zwar meist die gewünschte Linie, wirklich präzise wird der Fahreindruck aber nie.

2,9 Bremse

Passend zum Konzept des D-Max verbaut Isuzu auch an der Bremsanlage robuste Technik. Zwar kommt der Hersteller an

der Vorderachse des 2,2-Tonnens nicht um eine ordentlich dimensionierte Scheibenbremse herum, hinten aber greift eine

riesige Trommelbremse in das Geschehen ein. Die Trommeln haben den entscheidenden Vorteil, ziemlich schmutz- und feuchtigkeitsresistent zu sein. Die Performance der Bremsanlage ist auf jeden Fall tadellos: Im Mittel aus zehn Bremsungen aus 100 km/h haben wir einen Bremsweg von 36,2 Metern gemessen. Ein Ergebnis, das angesichts des Gewichts respektabel ist und modernen Bussen der Schwergewichtsklasse wie dem VW Multivan nicht hinterherhinkt.

2,0 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der D-Max ist schon ab der Basisausstattung mit allerlei aktiven Sicherheitssystemen ausgestattet. So rollt er serienmäßig unter anderem mit einem auf einer Stereokamera basierten Frontkollisionswarner mit automatischer Gefahrenbremsung vom Band, der andere Fahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h erkennt. Das System warnt den Fahrer optisch sowie akustisch und leitet in Gefahrensituationen aktiv ein Bremsmanöver ein, um die Aufprallgeschwindigkeit zu verringern beziehungsweise den Aufprall zu verhindern. Ein Abstandsregeltempomat (bis 130 km/h) samt Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Spurhalteassistent und Totwinkelassistent mit Lenkeingriff, sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Die von der Verkehrszeichenerkennung vorgeschlagene maximal erlaubte Geschwindigkeit kann in den Geschwindigkeitsbegrenzer übernommen werden. Beim rückwärts Ausparken warnt der Isuzu vor querendem Verkehr.

⊖ Der D-Max hat kein Reifendruckkontrollsystem. Unser Testfahrzeug ist nach Fahrzeugklasse N1G homologiert, also ein hauptsächlich für die Güterbeförderung ausgelegtes, geländegängiges Kraftfahrzeug: Vulgo ein Nutzfahrzeug. Solche müssen anders als Personenkraftfahrzeuge kein Reifendruckkontrollsystem verbaut haben, um eine Zulassung zu bekommen. Dennoch wäre es seitens des Herstellers angebracht gewesen, zumindest ein indirekt messendes System einzusetzen, das über die Raddrehzahlunterschiede einen Druckverlust erkennen kann. Die dafür notwendigen Drehzahlsensoren hat der D-Max ohnehin an Bord. Für den harten Geländeeinsatz könnte man das System abschaltbar gestalten.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Der D-Max bekam im Dezember 2020 bei den Crashtests nach Euro NCAP die vollen fünf Sterne. Für die Insassensicherheit gab es 84 Prozent der Punkte - Isuzu tut auch einiges dafür. Neben Front- und Seitenairbags für die vorderen Plätze gibt es für die außen Sitzenden in beiden Reihen Kopfairbags und am

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	nicht erhältlich

Fahrerplatz einen Knieairbag. Beim getesteten Double Cab geht sogar zwischen den beiden Vordersitzen noch ein Airbag auf.

⊕ Der bei einem Unfall vom Auto ausgelöste Notruf geht direkt an die 112 - so geht keine wertvolle Zeit verloren. Sobald ein Airbag aufgeht, werden zudem die Bremsen automatisch aktiviert, um die Gefahr von Folgekollisionen zu verringern. Das Gurtwarnsystem erkennt auf allen Plätzen, ob dort jemand sitzt und warnt, wenn der Gurt nicht benutzt wird. Die Kopfstützen genügen vorn für 1,90 Meter große Personen,

hinten außen schützen sie nur bis 1,70 Meter Größe wirkungsvoll.

⊖ Unser Testwagen hat nur zwei Zurrösen auf der Ladefläche - schon bei einem "normalen" Auto sind das zwei zu wenig und gerade bei einem Pick-Up ist man geradezu enttäuscht. Die hintere mittlere Kopfstütze kann man nicht so weit herausziehen wie die äußeren beiden, weshalb man als Erwachsener in der Mitte schlechter geschützt ist.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Bei den Crashtests nach Euro NCAP erzielte der Isuzu 86 Prozent der Punkte in der Bewertung der Kindersicherheit. Hinten außen kann man Kindersitze per Isofix befestigen. Auch über die Gurte kann man dort sowie auf dem Beifahrersitz und auf dem hinteren Mittelsitz Kindersitze einfach und lagestabil befestigen - drei Kindersitze passen aber nicht unbedingt nebeneinander. Nutzt man auf der Rückbank raumgreifende Kindersitze wie etwa solche mit Stützfuß, lassen sich die vorderen Sitze nicht mehr ganz nach hinten schieben. Wie immer empfiehlt sich eine Sitzprobe vor dem Kindersitzkauf, falls man den D-Max als Familienfahrzeug nutzen will.

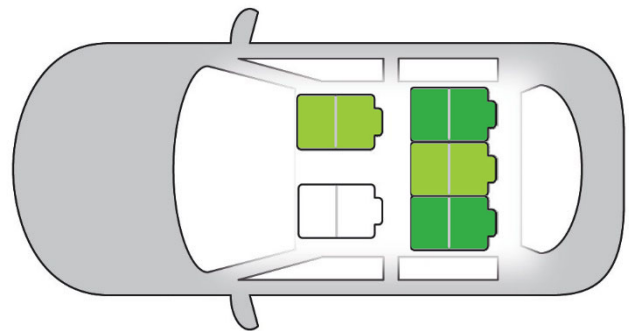
⊖ Keiner der Fensterheber verfügt über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die von uns gemessenen Schließkräfte sind zu hoch. Fahren Kinder mit, sollte man deren Fensterheberschalter deaktivieren - das geht über einen Schalter in der Fahrertür.

Die Kindersicherungen der hinteren Türen werden über einen

einfachen Hebel in der Tür aktiviert. Leider ist dieser auch für die Kinder selbst leicht bedienbar.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,3 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz bekam der D-Max eher bescheidene 69 Prozent der Punkte. Die hohe Front ist zwar nachgiebig gestaltet, die seitlichen Bereiche der Motorhaube und der Übergang zur Frontscheibe sind aber zu hart.

⊕ Der Notbremsassistent kann auch Fußgänger und Radfahrer erkennen.

3,6 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Dem D-Max schwante wahrscheinlich schon Übles, als er im ADAC Technikzentrum auf die Prüfstandrollen gefahren wurde, um dort Verbrauchsmessungen durchzuführen. Über zwei Tonnen Gewicht und eine aerodynamisch äußerst ungünstige Form wirken sich nun mal nachteilig auf den Spritverbrauch aus. Besonders sparsam war der Pick-Up tatsächlich nicht, 8,7 Liter Diesel benötigt der schwere Wagen alle 100 Kilometer im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine

CO₂-Bilanz von 270 g/km. Dafür gibt es keinen einzigen der 60 möglichen Punkte in der Bewertung des CO₂-Ausstoßes. Innerorts brauchte der Isuzu 8,4 Liter, außerorts 7,8 Liter und im Autobahnzyklus enorm hohe 10,4 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Man sieht: Spart man sich die Autobahn, kann man den Verbrauch merklich drücken.

1,7 Schadstoffe

⊕ Der D-Max verfügt über einen SCR-Kat mit Harnstoffeinspritzung, um die Stickoxidemissionen in den Griff zu bekommen. Das funktioniert in weiten Bereichen mustergültig, nur im wegen des hohen Volllastanteils anspruchsvollen Autobahnzyklus des ADAC Ecotest kommt die Abgasnachbehandlung nicht mehr hinterher und der von uns gemessene Stickoxidausstoß steigt an. Nicht extrem, aber für unseren strengen Bewertungsmaßstab eben zu hoch. Dadurch verliert der Isuzu einige Punkte, da aber alle anderen

betrachteten Emissionen und auch die Stickoxide in den städtischen und Überland-Fahrzyklen unter unseren Grenzwerten bleiben, ergattert der Pick-Up noch 43 von 50 möglichen Punkten. Da aus dem CO₂-Kapitel des Ecotest aber keine weiteren Punkte hinzukommen, bleibt es bei diesen 43 Punkten und der D-Max Double Cab 1.9 Diesel V-Cross 4WD Automatik bekommt dafür nur zwei der fünf möglichen Ecotest-Sterne.

k.A. AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Der Testwagen stellt die teuerste Variante unter den D-Max dar. Als Double Cab in der höchsten Ausstattungsvariante V-Cross, mit Allrad und Automatik bleibt er haarscharf unter der Marke von 50.000 Euro Listenpreis. Möchte man eine andere Lackfarbe als das serienmäßige Weiß, muss man noch exakt 583,10 Euro zusätzlich ausgeben. Weitere Extras gibt es nicht. Natürlich aber möchten die meisten Käufer eines Pick-ups ihr Fahrzeug entsprechend des gewünschten Anwendungsbereichs noch individualisieren, was über das umfangreiche Isuzu-Zubehörprogramm und weitere Drittanbieter problemlos

möglich ist. Vom geräumigen Hardtop für die Ladefläche über Umbauten zum Mulden-Absetzkipper oder Dreiseitenkipper, vieles ist möglich.

Eine detaillierte Kostenberechnung kann für den D-Max nicht erstellt werden, da die Versicherer für dieses relativ seltene Modell keine Typklassen festgelegt haben. Immerhin kann man den Restwertverlauf wohl als recht stabil einschätzen, wenn man die Gebrauchtwagenpreisentwicklung des Vorgängermodells zu Rate zieht.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC (WLTP) 36AM-AO, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.898 ccm
Leistung	120 kW/163 PS bei 3.600 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	9,2 l
CO ₂ -Ausstoß	195 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	265/60 R18
Länge/Breite/Höhe	5.265/1.870/1.790 mm
Leergewicht/Zuladung	2.105/995 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Stützlast/Dachlast	245/100 kg
Tankinhalt	76 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Thailand

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	265/60 R18 110V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	12,9/13,1 m
EcoTest-Verbrauch	8,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,4/7,8/10,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	230 g/km (WTW* 270 g/km)
Reichweite	870 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.170 mm
Leergewicht/Zuladung	2.165/935 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1.045/1.045/1.045 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.02.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.786 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Serie
Metalllackierung	583 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

k.A.

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	2,7
Verarbeitung	3,3	Fahrleistungen	2,8
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,5
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	2,3
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	3,1
Kofferraum-Volumen	1,0	Fahrstabilität	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3	Lenkung	3,5
Kofferraum-Variabilität	3,3	Bremse	2,9
Innenraum	3,1	Sicherheit	2,0
Bedienung	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Multimedia/Konnektivität	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	3,0	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	2,5	Umwelt/EcoTest	3,6
Komfort	3,2	Verbrauch/CO2	5,5
Federung	3,8	Schadstoffe	1,7
Sitze	3,1		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	2,6		

Stand: September 2021
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.