

Mad Max

Se sprašujete, kaj 'madmaxovskega' je na tem avtu? Če za trenutek odmislimo ime (D-Max), ki asociira nanj, že to, da je na cesti svojevrstni posebnost pa tudi da je prvi uradno pripeljan in s tem verjetno edini Isuzu na naših tleh.

Besede 'uradno' tokrat ne vzemite povsem resno. Avtohiša Česnik, kjer si lahko ogledate ta Isuzujev izdelek in ga tudi naročite, uradnega zastopstva še nima. Ima pa vse potrebne papirje za prodajo Isuzujev na naših tleh in to je zadošten pogoj, da smo sprejeli njihovo ponudbo in D-Maxa odpeljali na naš štirinajstdnevni test.

Za tiste, ki te znamke ne poznate, podajmo še nekaj osnovnih podatkov. Isuzu je japonska znamka, ki se je predavnimi leti preizkusila celo v svetu osebnih vozil. Vendar jih ta ni pritegnil, zato so svoje ambicije na tem področju leta 1983 opustili in se posvetili le še lahkim gospodarskim in terenskim vozilom. Tisti, ki vam terenci niso tuji, se boste zagotovo spomnili nekoč precej uspešnega sodelovanja z znamko Opel, še zlasti modela Monterey, ki se je v Evropi prodajal pod GM-ovim okriljem. In ta naveza je ostala trdna vse do danes. Isuzu za omenjeni koncern namreč še vedno razvija in izdeluje nekatere dizelske motorje. Eden teh je tudi sodoben 3,0-litrski šestvaljnik, ki ga boste našli v Signumu in Vectri pa tudi v Renaultovem Espacu, Vel Stisu in še kje. Toda posvetimo se raje Mad Maxu. Oprostite, D-Maxu.

Se sprašujete, kaj 'madmaxovskega' bi še lahko našli na njem? Na primer zasnovano podvozje. Tako kot skoraj vsi terenski pickupi ima tudi ta spredaj posamično obešena kolesa in zadaj togo premo, podprto z listnatimi vzmetmi. Nekaj podobnega je v obdobju, ko so snemali Pobesnelega Maxa, veljalo kot edino pravilno za dober ameriški športni avto. Podobnosti med D-Maxom in Madmaxovim 'cestnim razbojnikom' bi lahko našli tudi v nosu. Oba imata prisilno polnjena agregata s hladilnikom polnilnega zraka (intercooler-jema). Čeprav je res, da se v nosu prvega skriva štirivaljni dizelski motor, v nosu drugega pa z valji dvakrat večji bencinski agregat, z ogromno turbino in s še večjim nadtlakom.

Na kaj takega pri Isuzuju niso upali staviti - vse skupaj bi se verjetno zapletlo že pri atestih in homologaciji - so pa med razvojem D-Maxa nedvomno mislili na okolje, v katerem se je odvijal Pobeseneli Max, in na značajsko podobne kupce, če že ne na čas, v katerem se je zgodila zgodba. Dejstvo je namreč, da D-Max s tem motorjem - na nekaterih tleh je na voljo tudi z manj zmogljivim 2,5-litrskim (74 kW/100 KM) - in z opremo (LS) še zdaleč ni zgolj 'havy duty' pickup. Če se za začetek lotimo njegove zunanosti, o tem jasno pričajo zajeti prednji del, razširjeni blatniki, 16-palčna lahka platišča, kromirani zunanji ogledali, kljuke na vratih in prednja maska, testnega pa so obogatili še s kromiranimi 'bull-barom' in dodanim zadnjim odbijačem, 'roll-barom', ki se bohoti nad keso-



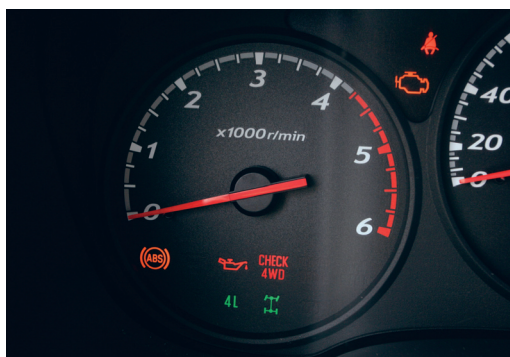


Test | Isuzu D-Max 4WD 3.0 TD LS (Crew Cab)



nom in stopnicami ob pragovih. Takšen je na terenu seveda precej manj uporaben in bolj ranljiv, zato pa v mestnih puščavah toliko bolj opazen. In ko steče beseda o mestnem življenju, mnogi pomislijo na trpljenje, ki vas lahko doleti v notranjosti terenskega pickupa. Napaka! V tem pickupu ne boste pogrešali ničesar. OK, skoraj ničesar. Še najbolj neudobno je vzmetenje. Zaradi toge preme in listnatih vzmeti zadaj zadek včasih živčno poskoči. Ampak le, ko je neobtežen. Vas pa v notranjosti kabine pričaka udobje, ki ga v tem avtomobilskem razred ne bi pričakovali. Mimogrede, ali ste vedeli, da je bil D-Max baje prvi terenski pickup v Evropi, homologiran za prevoz petih potnikov? To mu je uspelo kljub dejstvu, da ima zadaj le dva zglavnika. Ima pa zato pet samodejnih varnostnih pasov, od tega štiri nastavljive po višini, in dve varnostni blazini. In če so pri razvoju varnosti mislili na pet potnikov, je jasno, da so o tem razmišljali tudi že veliko prej. Med samo izgradnjo. Izdatna širina kabine (1800 mm) in minimalen greben, ki ga je zahteval kardanski drog v notranjosti potniškega prostora, sta zagotovila, da bodo trije potniki zadaj imeli dovolj prostora. Za jakne in plašče so poskrbeli v tovarni s štirimi kljukicami (po eni na notranji strani vsakega stebra), za urejen 'make-up' s popolnoma pravim kozmetičnim ogledalcem v sovoznikovem senčniku (nad njim bi se lahko zamislili tudi nekateri avtomobilski proizvajalci), za udobje voznika z volanskim obročem, odetim v usnje, za dobro počutje





vseh potnikov v avtu pa z ročno klimatsko napravo in s tovarniško vgrajenim radiom s CD-predvajalnikom znamke Clarion. In povem vam, v tem pickupu, tudi če ste vajeni osebnih avtomobilov, res ne boste veliko pogrešali. Kljub dejstvu, da je volanski obroč fiksni (beri: nenastavljiv) in sedeža pomična zgolj v vzdolžni smeri in po naklonu naslonjal.

Da je D-Max terenski pickup, boste zares ugotovili šele, ko boste zagnali motor. 3,0-litrski štirivaljni, ki se z najsodobnejšimi ne more več primerjati (za napajanje z gorivom namreč še vedno skrbi neposredni vbrizg), se v hladnih jutrih oglasi glasno in z značilnim terenskim, že skoraj tovarnjaškim zvokom. Da so mu pri prostornini, s katero se baha, namenili štiri in ne šest valjev, jasno priča, da je po naravi Delavec. Da, z veliko začetnico. Bolj kot s svojo močjo (96 kW/130 KM) vas bo namreč navdu-

»Mimogrede, ali ste vedeli, da je bil D-Max prvi terenski pickup v Evropi, homologiran za prevoz petih potnikov?«

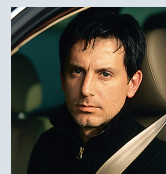


Iz oči v oči



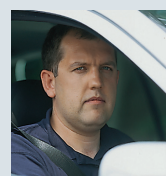
Ta pickup združuje dvoje, česar tekmeči (še) ne. Lahko je avto za postavljanje. Prava šminka, saj ni videti slabo. Obenem pa je pravi delovni stroj, ki vas ne bo pustil na cedilu na težkem terenu. Njegova robustnost me je osupnila. Dizelski motor pa je med najboljšimi, ki sem jih vozil v kateremkoli terencu doslej.

Peter Kavčič



Ker so tovrstni avtomobili zelo redki v našem testnem parku, se mi vsakokrat zdijo vsi (tudi med seboj) enaki: glede na vse bolj luksuzne terence dajejo občutek, kot da izhajajo izpred dveh desetletij, kar pa v njihovem primeru ni slabost, saj so manj namenjeni postavljanju ali potovanju in bolj delovnim akcijam. Glasni in robati. In menda so prav takšni sedanjem lastnikom všeč.

Vinko Kernc



Tile pickupi naj bi bili bolj kot ne delovni stroji. Ampak D-Max je tudi avto za zabavo. Ne le zato, ker lahko v njegovem tovornem prostoru prevažate kup športne opreme, od kakega jet-skija do smučí vseh prijateljev, temveč tudi zato, ker je odličen za preganjanje po spolzkih cestah. Tovrstnega avtomobila, ki bi se tako zlahka in lepo peljal 'na počez', z izjemo nove Navarre, še nisem vozil. Prava zabava

Dušan Lukič



šili s svojim navorom (280 Nm) in prožnostjo v nizkem ter srednjem delovnem območju. Ta lastnost pa vam ne bo prišla prav le na terenu, ampak tudi v običajnem prometu. Mimogrede, D-Max je še v nečem poseben in drugačen od drugih: v tem trenutku je edini terenski pickup, v katerem si lahko omislite štiristopenjski samodejni menjalnik. Ampak tudi če ste nepopoljšljivi ljubitelj ležernosti, to ni vaš edini izhod. Krivulja navora je pri tem motorju tako ugodna, da od 60 km/h dalje lahko vse, kar ste se namenili, opravite v četrti ali peti prestavi. Nižje vam ni treba, višje pa ne gre, čeprav bi mu na avtocestah prav prišla šesta prestava. Motor se zaradi svoje precejšnje moči namreč brez težav zavrti skoraj vse do rdečega polja - ta se začne pri

Test | Isuzu D-Max 4WD 3.0 TD LS (Crew Cab)



4200 vrtljajih v minuti - to pa predstavlja sorazmerno veliko končno hitrost, kar je pohvalno, vendar na drugi strani tudi precej hrupa in povečano porabo goriva.

Ampak to velja le, ko ste na avtocesti. Na terenu potrebe po dodatni prestavi ne bo. Prej nasprotno. Menjalnik je dobro preračunan, zato

D-Max dolgo vztraja v normalnem menjalniškem prenosu. Šele visok sneg, strm vzpon in neprimerne gume so nas prisilili, da smo uporabili reduktor. Priključevanje štirikolesnega pogona in reduktorja v D-Maxu pa k sreči poteka sila preprosto: dovolj je že, da pritisnete eno od tipk na sredinski konzoli in počakate, da zasveti zelena lučka (4WD) oziro-



Posebna ocena za terence

občutljivost karoserije in njenih delov (10)	8	'Bull-bar', dodaten kromiran odbijač zadaj in stopnici ob pragovih so stvari, zaradi katerih je D-Max lepši, vendar tudi ranljivejši na terenu.
prenos moči (10)	10	Električno priključljiv štirikolesni pogon in reduktor sta zdaj največ, kar si lahko zaželite v takšnem avtu, in ta Isuzu ju ima.
terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	9	Zasnova je izrazito terenska (toga prema, listnate vzmeti ...) in to dokazujejo tudi tovarniški podatki. Ti obljubljajo veliko.
terenske zmogljivosti (praktično) (15)	13	Če boste obstali kje na terenu, bodo zato skoraj zagotovo krive pnevmatike. Mi smo zaradi njih obstali v snegu. Ampak Isuzu ni omagal!
cestna uporabnost (10)	6	Na udobje, ki vam ga pričarajo osebni avti, pozabite. D-Max je terenec, a se zna kljub temu vesti dovolj civilizirano.
terenski videz (5)	4	Bolj terenski od tega pickupa je lahko le še Defender, kakšna stara 'Landkruzerca' ali pa zelo star Willys.

skupna ocena terenca (60) **50**

Tisti, ki se navdušujemo nad terenskimi pickupi, dobro vedno, za kaj gre. D-Max je izrazito terenski avto, ki se znajde v vseh pogojih vožnje. To pa posledično pomeni tudi manj udobja na cesti, s čimer se je treba sprijazniti, še preden se odločite za nakup.

OCENA



1 2 3 **4** 5

ma zeleni lučki (4WD + reduktor) med merilniki. Pozorni morate biti le na dve stvari: štirikolesni pogon lahko vključujete le do hitrosti 100 km/h in za vklop reduciranega prenosa se morate z avtom popolnoma ustaviti. Kako daleč in visoko bi v teh



pogojih vožnje prilezel D-Max, pa nam na testu ni uspelo ugotoviti. Delno zaradi zasneženih hribov, še bolj pa zaradi neprimernih gum, v katere je bil obut. Ampak glede na suverenost motorja in terenske zmogljivosti, ki jih obljublja tovarna, bi si upali trditi, da dlje, kot uspe večini, tudi nadpovprečno zahtevnim voznikom. Ne smemo namreč pozabiti, da je nadpovprečna tudi nosilnost tega pickup - dobrih 1000 kg.

To pa je še ena od stvari, ki bo novodobne Pobesnele Maxe odvrnila od prvotnih idealov o sanjskem avtu. D-Max je kot nalašč zanje. Je velik, vpeljiv, dovolj udoben in - če želite - tudi nadpovprečno uporaben in zmogljiv. ■

Isuzu D-Max Crew 3.0 TD 4x4 LS

CENA:	(Avtoliha Česnik)
Osnovni model:	7.174.000 SIT
Testno vozilo:	7.716.000 SIT
Moč:	96 kW / (130 KM)
Pospešek:	16,1 s
Največja hitrost:	152 km/h
Povpr. poraba:	11,6 l/100 km

NAŠE MERITVE

(T=1 °C / p=1029 mbar / rel. vl.: 80 % / Gume: 12185 / Stanje km števec: 245/70 R 16 T (Bridgestone Dueller H/T))

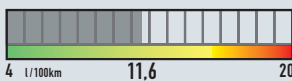
Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	16,1
402 m z mesta:	19,6
	(112 km/h)
1000 m z mesta:	36,5
	(137 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	11,7
80-120 km/h (V.):	19,0

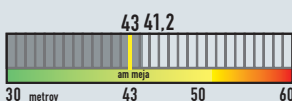
Največja hitrost	152 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	10,8
največje povprečje	12,6
skupno testno povprečje	11,6



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	61 59 58
90 km/h	71 66 65
130 km/h	71
Prosti tek	42

Zavorna pot	m
od 100 km/h:	41,2
(AM meja 43 m)	



Napake med testom

- brez napak

Mere:

