



Dragare för nytta och nöje



Isuzu D-Max är varken volymlastare eller budgetbil. Men med marknadens bästa dragvikt och hög framkomlighet kan denna nöjesmaskin också göra mycket nytta.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE



D-Max kan stoltsera med klassens bästa dragvikt på 3 500 kilo, vilket är en ökning med 500 kilo jämfört med sin föregångare. Denna höga dragvikt delar D-Maxen bara med Ford Ranger.

Den är inte optimal som godsbil med sina 82 centimeter upp till – det till ytan rätt begränsade – flaket. Men maxlasten ligger ändå på hela 933 kg. Viktigt att tänka på är hur lätt det är att få bakvikt då bakaxeln sitter långt fram under flaket. Åtta lastöglor i två höjder ser till att lasten kan säkras.

Det är en allsidig och inte minst rolig transportbil, helt avdragsgill med sitt separata flak. Den är bra till att både hämta delarna till verkstaden eller ta sig till älgpasset med.

Den D-max som vi provade var i värstingutförande för de kräna med automatlåda och högsta utrustningsnivå. Här finns två nivåer att välja på – Shiro och Kuro.

I standardnivån Shiro ingår bland annat en extra rostskyddsbehandling, sex krockkuddar och flakinklädnad. I mer exklusiva Kuro får man till klimatanläggning, läderklädsel, läderklädd ratt, larm, fotsteg och elmanövrerad förarstol. Stolarna i framsätet går att ställa för att passa alla smaker och längder. Däremot är det lite

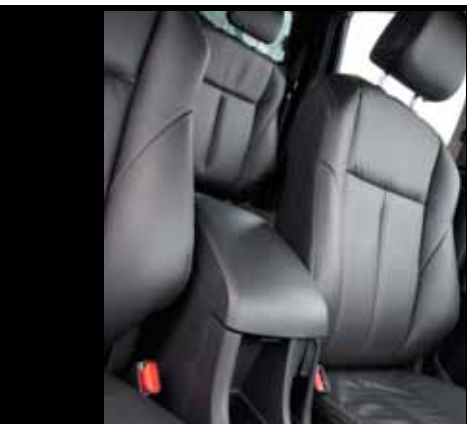
ynkligt med en rattinställning som bara går att justera i höjdlid. Baksätet inbjuder inte till några långturer. Inredningen är stryktålig men det är sparsamt med fack för pinaler.

Endast en motor finns i sortimentet – en 163 hästars diesel som utvecklar 400 Nm i vridmoment. Däremot finns två växellådor att välja på. En sexväxlad manuell eller en femstegs automat. Den manuella utlovas vid landsvägskörning förbruka 0,65 liter/mil och den automatväxlade 0,73.

163-hästaren känns kvick och med automatlådan pep den iväg från 0–100 km/h på strax över tolv sekunder. Det bullrar rätt bra under acceleration men när motorn väl lugnat sig blir det tyst och fint. Vid 110 km/h varvar den 2 000 varv/min. Det är en behaglig landsvägsbil men dock inget strykjärn på vägen, fast det har nog heller ingen räknat med för den biltypen. Däremot erbjuds istället bra terrängegenskaper. Det blir plus i kanten för antisladdsystemet ESC som är standard på alla D-Max. I 2wd-läget som man uteslutande använder på landsväg är den bakhjulsdriven vilket kan bli en överraskning på vintervägen.

Priset startar på 239 000 och D-Max tillhör i sig en rätt dyr bilklass. Kanske inte om man ser till kilopriset, men trots allt får man betala för en del gammal teknik som stel bakaxel och bladfyddring. Isuzu D-Max är dock en robust bil och i detta fall svårslagen beträffande dragvikt.

bosse.norvinge@akeri.se



ISUZU D-MAX, 2013

Motor: Fyra cylindrar, 2,5 liters diesel, Euro 5, 163 hk, vridmoment 400 Nm vid 1 400–2 000 v/min.
Växellåda: Automat femsteg **Axelavstånd:** 3 095 mm **Vikter:** Tjänstevikt 2 067 kg, max last 933 kg, totalvikt 3 000 kg, max släpvagnsvikt 3 500 kg. **Uppgiven bränsleförbrukning:** 0,73 l/mil **Garantier:** 10 000 mil eller tre år. Sex års rostskyddsgaranti **Ca pris exkl. moms:** Från 239 000 kr. 368 000 kr för den provkörda från ANA Motorcentrum, Trollhättan.