

Injustement **méconnu**

La notoriété d'Isuzu peine à se diffuser hors du cercle des professionnels qui cherchent avant tout un outil de travail. Et c'est dommage ! Car si la réputation de robustesse du D-Max n'est plus à faire, il ne cesse de progresser en confort, au point d'égaliser les références. Et il fait preuve d'une insolente facilité sur terrain enneigé.

Par Nicolas Meunier
Photos Soufyane Benhammouda





The Power Company





Certes, les fidèles lecteurs de *Génération 4x4* savent très bien ce qu'est un Isuzu D-Max. Mais force est de constater que la notoriété du constructeur japonais est loin d'égaliser, dans l'Hexagone, celle de ses compatriotes Toyota et Mitsubishi, autres spécialistes du pick-up. Si bien que ceux qui ont la curiosité de jeter un œil à notre monture du jour s'interrogent plus sûrement sur la marque de cet engin qu'ils ne noteront qu'il s'agit du tout dernier modèle en date. En effet, Isuzu a totalement et récemment renouvelé son modèle fétiche de A à Z. Si le regard froncé et la calandre à double lame chromée tissent le lien avec la précédente mouture, techniquement, tout a évolué. Côté châssis, une traverse supplémentaire renforce la rigidité. Côté cabine, plus aucun embouti n'est commun avec la précédente génération.

Le style modernisé de ce nouveau D-Max l'éloigne un peu plus du monde utilitaire et l'ouverture de la porte laisse découvrir un habitacle

soigné. Notre exemplaire d'essai en finition F (qui se situe juste en-dessous du haut de gamme FF) voit son mobilier recouvert de peau synthétique surpiquée, un raffinement rare dans la catégorie. Un écran tactile de 7 pouces permet une connexion à Apple CarPlay ou Android Auto, alors que l'équipement affiche complet : aide au maintien de voie, siège conducteur électrique, climatisation automatique bi-zone... Mais pas de GP S intégré ! A cela s'ajoute l'astuce habituelle du D-Max, avec des assises de banquette arrière relevables, pour transporter des objets hauts à l'intérieur. Bref, on est bien reçu.

Un moteur toujours un peu rugueux

Après un premier essai dans notre précédent numéro, il nous tardait d'emmener cette nouvelle génération sur la neige. Face à l'Alaskan il y a quatre ans, l'ancienne mouture n'avait pas démerité, bien au contraire. Il restait à constater les progrès accomplis et la comparaison sera d'autant plus aisée que nous avons un exemplaire chaussé de

Pour cette dernière évolution, le D-Max a tout changé, depuis le châssis jusqu'à la cabine. Les progrès sont manifestes.



- Présentation soignée
- Capacités en tout-terrain
- Confort/comportement routier
- Tarif encore raisonnable...



- ... mais en hausse
- Moteur bruyant
- Rayon de braquage en mode 4x4
- Détails d'ergonomie



pneus Nokian, exactement comme la dernière fois !

Au départ de l'hôtel à Ferney-Voltaire, le 4-cylindres diesel de 1,9 litre s'ébroue plutôt bruyamment. Il faut dire que ce moteur apparu en 2017, à l'occasion du dernier restylage du D-Max, a avant tout été conçu avec la robustesse et la simplicité pour cahier des charges. Jusqu'ici, le constructeur japonais avait réussi l'exploit de respecter les normes d'émissions de NOx sans recours à un système de réduction catalytique sélective. Fini le bon temps!

souplesse qui pêche : il se révèle assez creux sous 2000 tr/mn et le trou entre la première et la seconde n'aide pas à évoluer avec souplesse. La boîte manuelle de notre exemplaire d'essai n'est sans doute pas le meilleur des choix, d'autant que les vibrations de la mécanique ont tendance à remonter dans le levier.

Un pick-up très civilisé

Malgré une vocation avant tout utilitaire, le D-Max a toujours présenté un comportement routier sain, étonnamment

- 1 A bord, la présentation fait un bond en avant, au point de se hisser au niveau des références de la catégorie.
- 2 La version Space Cab sera la plus précisée, mais ce D-Max existe toujours en simple cabine et double cabine.
- 3 La boîte manuelle manque un peu d'agrément, mais il existe une version automatique en option...

Isuzu a totalement renouvelé son modèle fétiche, de A à Z

Avec cette nouvelle génération, il faudra faire le plein d'AdBlue régulièrement... Malgré ses 164 ch, qui peuvent sembler relativement modestes, ce bloc offre des relances décentes. C'est surtout sa

précis. C'est toujours le cas sur cette nouvelle génération : la direction, linéaire et assez directe, donne un excellent sentiment de contrôle, peu courant dans la catégorie. Surtout, c'est le confort



Ce redoutable outil de travail qu'est le D-Max est aujourd'hui bien plus civilisé



qui est en net progrès. Malgré le recours à un classique essieu arrière rigide et des ressorts à lames, les tressautements encore perceptibles sur la précédente génération ne sont plus qu'un mauvais souvenir, même à vide. Les nouveaux amortisseurs font leur travail avec application et la prouesse est d'autant plus remarquable que la charge utile demeure supérieure à une tonne, soit une des meilleures valeurs de la catégorie.

Bien vite, à l'assaut du col de la Faucille, la neige se met à recouvrir le bitume. Une légère rotation vers la droite de la molette située sur la console centrale permet d'enclencher la transmission intégrale, même en roulant. Comme sur la totalité de ses concurrents, à l'exception du Mitsubishi L200, le D-Max se passe de différentiel central. Cela a pour conséquence de générer un peu de sous-virage à l'inscription en courbe et, surtout

d'augmenter de manière sensible le rayon de braquage en manœuvres. Mais le D-Max demeure parfaitement contrôlable et prévisible. Au sommet, la neige épaisse ne l'émeut pas plus. Sa motricité impeccable, qui peut être renforcée avec le blocage de différentiel arrière, lui permet de se jouer de la poudreuse.

L'Isuzu est efficace, facile. Cette nouvelle génération est donc parvenue à conserver les qualités de la précédente, tout en rendant ce redoutable outil de travail plus civilisé. Désormais, le D-Max réunit le meilleur des deux mondes. Dommage que l'image d'utilitaire qui lui colle à la peau limite son audience. Surtout que non content de compter parmi le gratin des pick-up 4-cylindres, il est en plus l'un des moins chers... certes un peu moins qu'avant. ■

Un grand merci à Starterre pour le prêt du D-Max et à Didier Ratti pour sa disponibilité lors de la séance photo.



Le 4-cylindres diesel de 1,9 litre est une évolution de la précédente mouture. Il doit désormais composer avec un réservoir d'AdBlue...

Isuzu D-Max Space N60F

Prix du modèle essayé :

39 292 euros

(à partir de 30 718 euros)

MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne diesel

Cylindrée [cm³] : 1 898

Puis. max. [ch à tr/mn] : 164 à 3 600

Couple maxi [Nm à tr/mn] : 360 de 2 000 à 2 500

Boîte de vitesses : manuelle à 6 rapports + gamme courte

Transmission : intégrale enclenchable

CHÂSSIS/OPTIONS

Nbre de portes/places : 2/4

Suspension AV/AR : double triangle/essieu rigide à ressorts à lames

Electronique embarquée : ESP/blocage de différentiel arrière

Stop & Start : non

Pneus/Jantes : Nokian WR SUV4 255/60R18

DIMENSIONS/CAPACITÉS

L/l/h [mm] : 5 265/1 835/1 790

Empattement [mm] : 3 125

Garde au sol [mm] : 240

Poids à vide [kg] : 2 030

Poids tractable [kg] : 3 500

Vitesse maximale [km/h] : 185

0 à 100 km/h (s) : n.c.

Consommation constructeur (l/100 km) :

Mixte/urbain/extra urbain : 8,4/n.c./n.c.

Emission CO₂ (g/km) : 219