

ESSAI

Isuzu D-Max N60 FF Nitro Sport

LE NOUVEAU HAUT DE GAMME **D-MAX** D'ISUZU

EN BREF

- **Marque :** Isuzu
- **Modèle :** D-Max N60 FF
- **Versión :** Space
- **Finition :** Nitro Sport
- **Moteur :** 1,9L turbo diesel (Euro 6e)
- **Puissance :** 164 ch
- **Prix :** Finition Nitro Sport (boîte automatique de série) 42 300 € HT



Importé depuis 20 ans en Europe, l'Isuzu D-Max persiste et signe dans l'univers du pick-up. En cette année anniversaire, l'importateur Midi France nous a permis d'essayer le dernier né d'une légende qui fête aussi ses 60 ans. C'est ainsi que nous avons découvert cette nouvelle version haut de gamme N60 FF Nitro Sport. Si la philosophie d'utilitaire reste fondamentale, le look, le confort et l'agrément sont à maturité tout en répondant aux normes draconiennes Euro 6e.

Texte Didier Griffoulière Photos Motor-lifestyle.com



La benne arrière dispose d'un arceau et d'un couvercle. Protection de benne intérieure, LED et prise électrique pour cette version haut de gamme.

On peut dire que la nouvelle tenue couleur Namibu orange, comme les nouvelles jantes en alliage (Dark Gray Met.) de 18", mettent en valeur les changements esthétiques de ce nouveau D-Max. S'inspirant des techniques ancestrales de l'origami (pliages sur papier), l'Isuzu s'offre un nouveau capot, des phares, une calandre, une prise d'air, un hayon et des feux arrière. Cela est voulu, car pour répondre à un contexte de grands changements dans le monde de la mobilité, une identité forte et reconnaissable devient fondamentale commercialement. Ce style, en plus d'être esthétique, offre de nombreux avantages en termes de compacité et de résistance de la carrosserie.

Version Space seulement

Si en France, face aux décrets concernant les pick-ups, nous n'aurons droit qu'aux versions Space (deux places et strapontins occasionnels), l'un des atouts du D-Max reste ses portes antagonistes qui permettent un accès pratique à cet espace, certes plus utile que confortable. Mais cette nouvelle génération d'utilitaire, voulue plus évoluée, offrira sur toute la gamme les boîtes automatiques à 6 rapports, disponibles sur toutes les versions N60 B, BB+, F+ et bien sûr notre Nitro Sport du jour.

Un cran de plus côté finition et équipements

Les modèles N60, débarqués en 2020, ont apporté au D-Max ce qui lui manquait en termes de confort. Si aujourd'hui, extérieu-



- 1 Tableau de bord sobre, volant multifonction au complet et rangements pratiques.
- 2 Boîte automatique 6 rapports sur toute la gamme.
- 3 La molette 2H-4H-4L, pas forcément bien placée.
- 4 Climatisation bizona, sièges chauffants...
- 5 Le ciel de toit noir participe à cette impression de confort cosy.

rement, l'aérodynamisme est optimisé et le style modifié, l'habitacle, l'équipement et la finition apportent leur lot d'élégance et de modernité. À bord de notre version Nitro Sport, l'ambiance sombre Piano Black/Dark Gray (ciel de toit noir) s'apprécie grâce au confort des sièges (chauffants et réglables) en cuir et simili. On remarque ensuite immédiatement l'ensemble d'infodivertissement actualisé (écran 9" pour le Nitro, 8" pour le reste de la gamme), avec accès à Apple CarPlay/Android et la planche de bord numérique de 7,2".

Mais, moins visible, l'ADAS2* (Advanced Driver-Assistance Systems 2) fait partie des grandes évolutions de ce D-Max. Ce système de sécurité avancé, désormais obligatoire depuis juillet 2024, apporte son gain de sécurité au quotidien. Ici, plus besoin de lire les bottins que sont devenus les manuels d'utilisation : une simple page sur l'écran 9" permet d'activer, désactiver et régler ces quelque 16 aides à la conduite.

Ajoutons à cela des phares bi-LED automatiques, des rétroviseurs avec fonction anti-éblouissement, un régulateur de vitesse adaptatif intelligent, une caméra de recul avec capteurs de stationnement,

7 airbags, une climatisation automatique bi-zone, un système audio avec 6 haut-parleurs et 2 ports USB-C... Oui, nous sommes bien dans un pick-up à vocation utilitaire !

Toujours un vrai 4x4

Malgré toutes ces évolutions, l'Isuzu reste un vrai 4x4. Il conserve son châssis échelle aux robustes longerons. Côté suspensions, les triangles supérieurs de la suspension avant ont été repositionnés plus haut afin de réduire le roulis en virage, et la suspension du pont rigide arrière assure un plus grand confort grâce à des ressorts à trois lames et à un nouvel étalonnage des amortisseurs.

Le système de freinage mixte, avec disques de frein avant ventilés et tambours arrière, permet toujours de combiner les avantages des deux solutions techniques et d'assurer une excellente capacité de freinage, même à pleine charge et lors de remorquages (jusqu'à 3 500 kg). Les transmissions Isuzu continuent à faire référence, avec ce système 4x2-4x4 activable électroniquement à la volée, une gamme courte et un blocage de différentiel arrière. On note au passage que, par rapport à la génération

Le D-Max Nitro Sport ou quand le pick-up fonctionnel des pros joue le haut de gamme



1 Condamné aux versions Space par décret, l'Isuzu reste pratique avec ses portes antagonistes.

2 Sièges cuir et simili réglables et chauffants.

3 Les strapontins serviront certainement seulement occasionnellement. Petits coffres bien pratiques pour objets précieux.

4 Parmi les nouveautés côté look, une nouvelle face avant et des phares Bi-LED.

5 Nouveaux feux arrière et hayon style origami.

précédente, le différentiel et l'essieu arrière ont été renforcés. Au dispositif d'aide au démarrage en côte et au contrôle d'adhérence en descente (HSA-HDC) s'ajoute aujourd'hui le Rough Terrain, un nouveau système qui optimise automatiquement la traction en fonction du type de terrain et du choix au niveau des transmissions (y compris avec le blocage arrière activé). Enfin, en bon vrai 4x4, le D-Max offre toujours une garde au sol respectable de 220 mm et permet des passages de gué jusqu'à 800 mm.

Sous le capot

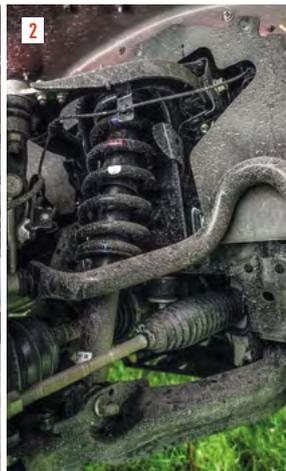
Ce nouveau D-Max est équipé du

moteur 1,9 l diesel turbo 4 cylindres 16 soupapes, garantissant une puissance de 164 ch et un couple de 360 Nm. Il est conforme à la réglementation Euro 6e grâce à des innovations technologiques telles que le système Start & Stop, le système EGR basse pression et le système SCR (AdBlue). Il revendique ainsi une consommation de carburant de moins de 9l/100 km.

Compromis polyvalence tout-terrain

Dès les premiers kilomètres, si le confort s'apprécie, on constate que les nouveaux matériaux d'isolation garantissent une meilleure insonorisation de l'habitacle. Les berlines peuvent se faire du souci : le D-Max n'est plus un simple outil de travail, il joue aussi les voyageurs au long cours dans le confort et le silence. Sur route, les seuls rappels de

Entre tradition et innovation, l'Isuzu reste un vrai 4x4 dans la tradition japonaise



1 Le moteur turbo diesel 16 soupapes est passé aux normes Euro 6e sans y laisser un seul de ses 164 chevaux. Toujours un robuste moulin.

2 Si les suspensions arrière restent à lames de ressort, à l'avant, les triangles sont placés plus haut pour moins de roulis.

sa fonction d'origine restent les quelques sursauts des suspensions arrière à lames de ressort (normal lorsque l'on roule à vide). Mais c'est bien tout. Avec une consommation en carburant maîtrisée et une autonomie de supertanker, les longues étapes ne nous font plus peur, et les baroudeurs que nous sommes ne s'y trompent pas. Cet avaleur de kilomètres reste aussi un fidèle 4x4, robuste compagnon de balade.

Du haut de son 1,80 m, on domine toujours la situation. Si l'on prend garde à ses 5,28 m de long, l'agilité hors des routes reste l'un des atouts majeurs du D-Max. Si l'on dispose de transmissions modernes permettant de passer de 2 à 4 roues motrices en roulant, désormais c'est presque inutile dans 80 % des cas. Le système Rough Terrain gère, via le moteur et les freins, effi-

cacement et discrètement la motricité, au point que le franchissement d'obstacles devient d'une facilité déconcertante. Sachant que cela fonctionne aussi lorsque le blocage de différentiel arrière est activé, rien ne semble pouvoir arrêter ce pick-up, qui s'impose fièrement comme l'héritier du XXI^e siècle de cette lignée d'utilitaires.

4 millions ? Ce n'est pas le prix de ce D-Max, mais le nombre de kilomètres parcourus lors de sa phase de tests. 100 fois le tour de la planète... Si nous rêvons simplement de le faire une seule fois, ce serait certainement à bord de ce D-Max qui demeure une vraie mécanique de tradition et aux normes. Il sera le dernier "full thermique" du genre avant la version 100 % électrique (en 2025) et un hybride dont la date de production n'est pas encore connue. ■

*L'ADAS 2 : Ses fonctions en détails

- FCW - Avertisseur de collision frontale
- LDWS - Alerte de franchissement involontaire de ligne
- LDP - Prévention de sortie de voie
- LKAS - Système d'aide au maintien dans la voie
- ELK - Maintien dans la voie en cas d'urgence
- AEB - Freinage automatique d'urgence + assistance en virage
- BSM - Surveillance des angles morts
- RCTA - Alerte de trafic transversal arrière
- RCTB - Freinage en cas de trafic transversal arrière
- MCB - Système de freinage automatique anti-multicollision
- TJA - Assistance à la conduite dans les embouteillages
- ISA - Système d'adaptation intelligente de la vitesse
- ISL - Limiteur de vitesse intelligent
- TSR - Système de reconnaissance des panneaux de signalisation
- MAM - Atténuation de l'accélération face à un obstacle
- AA - Aide à l'attention
- TPMS - Capteur de pression des pneus