

## ISUZU D-MAX CREW N60 NITRO SPORT 4x4 A/T

# Mucho más que una herramienta

Hace tiempo que los pick-up dejaron de estar enfocados exclusivamente a uso profesional: la gente los ve como compañeros de trabajo y aventuras, y hasta como único coche de casa. Sucede con el tope de gama del Isuzu D-Max, más ahora que ha ganado tecnología y equipamiento.

↳ ÁLVARO RUIZ    📷 PALOMA SORIA

RENOVADO CON PEQUEÑOS MATICES ESTÉTICOS MÁS EQUIPAMIENTO Y MÁS TECNOLOGÍA

PRECIO: 43.800 €

Pintura Splash White De serie

Alerta colisión frontal De serie

Rough Mode De serie

Una de las cosas más positivas del mercado es que hay muchos coches para elegir, tantos como para cubrir las necesidades de cualquiera. A su vez, más allá del tipo de motor y del grado de electrificación hay gran variedad de segmentos, incluso modelos tan polivalentes que cubren un amplio abanico de necesidades como los pick-up.

En Estados Unidos millones de conductores tienen uno como único coche y, gracias a su gran polivalencia, lo utilizan indistintamente para ocio y trabajo. En Europa y, en España en concreto, nunca han tenido tanta popularidad como al otro lado del charco, pero han evolucionado tanto que muchos se plantean su adquisi-

ción en vez de tener dos coches, una furgoneta o un todoterreno convencional.

Tiene sentido, sobre todo en caso de llevar un estilo de vida muy activo. Los pocos fabricantes que mantienen en catálogo un pick-up siguen ofreciendo versiones muy enfocadas a uso profesional, pero también contemplan variantes bastante más versátiles, tanto por equipamiento como por diseño y comportamiento.

Es el caso del Isuzu D-MAX Crew Nitro Sport, el tope de la gama de la renovada familia D-Max. Aunque está disponible en carrocería Space de 4 puertas (las dos traseras abren en sentido opuesto a la marcha), con la Crew de la unidad probada en estas páginas es más versátil porque contempla 4

### SUS RIVALES

#### KGM MUSSO SPORTS PREMIUM D22T 4X4 6AT

TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	2.157 cm <sup>3</sup>
POTENCIA	202 CV a 3.800 rpm
CONSUMO	9 l/100 km
PRECIO	35.500 € (sin IVA)

Esta versión tope de gama es más barata (30.500 € sin IVA y con descuentos) y más grande (5,40 metros de largo). Como todoterreno, no es tan eficaz como el Isuzu.



#### TOYOTA HILUX DOBLE CABINA GX 2.4D 6AT

TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	2.393 cm <sup>3</sup>
POTENCIA	150 CV a 3.400 rpm
CONSUMO	10,1 l/100 km
PRECIO	34.058 € (sin IVA)

Fiabilidad contrastada y capacidad en campo. La versión básica lleva un motor menos potente, es más espartano por dentro y va peor equipado de serie que el D-Max; a cambio, es más barato.



### FICHA TÉCNICA

#### ISUZU D-MAX CREW N. S.

TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.898 cm <sup>3</sup>
POTENCIA	163 CV a 3.600 rpm
PAR MÁXIMO	360 Nm entre 2.000 y 2.500 rpm
V. MÁXIMA	n.d.
ACELERACIÓN	n.d.
CONSUMO	9 l/100 km
MEDIDAS	5.280 / 1.870 / 1.790 mm
NEUMÁTICOS	265/60 R 18
PESO EN VACÍO	2.110 kg
MALETERO	n.d.
PRECIO	43.800 € (sin IVA)
GAMA DESDE	34.200 € (sin IVA)
CUOTA RENTING*	652 €/mes
LANZAMIENTO	Noviembre 2024

\*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales. Sin IVA.



puertas convencionales y un interior para 5 plazas más amplio, suficiente para que viajen cómodamente 4 adultos, por ejemplo.

Justo para ganar amplitud en cabina, sacrifica ligeramente espacio de carga, si bien sigue teniendo buena capacidad; por eso cumple como vehículo profesional y para otros cometidos más ociosos, como llevar bicis, perros o equipaje para que una familia pase varios días de vacaciones, ya sea en la nieve o sin ir más lejos en la playa.

### PUESTO AL DÍA

En todo caso, con 5,28 metros de largo lo mínimo cabe esperar es que sea espacioso. Más llamativo resulta el equipamiento que aloja en este nivel Nitro Sport. Aprovechando su reciente puesta al día, el robusto pick-up japonés ha incorporado todo un arsenal de sistemas de asistencia a la conducción y más tecnología, como el sistema de infoentretenimiento, bien resuelto y conectado.

Gracias a ello, el ambiente interior es similar al de un turismo convencional, con la particularidad de ir sentados bastantes →

« La caja puede cerrarse con una persiana o un Hard Top acristalado »»

### VALORACIÓN

PRECIO	☆☆☆☆
PRESTACIONES	☆☆☆☆
COMPORTAMIENTO	☆☆☆☆
CONSUMO	☆☆☆☆



Los faros delanteros son full LED, para cortas y largas; iluminan muy bien. Los pilotos también son LED.



Llantas de 18" específicas en este acabado Nitro Sport. Van calzadas en neumáticos todoterreno de verano Dunlop AT25.



990 kg

La caja tiene una longitud de 1,49 metros, una anchura de 1,53 y una altura de 490 cm. La carga útil, 990 kg.

TIERRA Y PROPULSIÓN, SINÓNIMO DE DIVERSIÓN



más altos de lo habitual. Pero lo cierto es que como la posición de conducción es cómoda, la ergonomía es buena y la visibilidad, excelente en todas las direcciones, es fácil acostumbrarse a sus enormes dimensiones exteriores. Ayudan cámara trasera, sensores de parking y asistentes a la conducción como el que avisa de tráfico al salir marcha atrás.



Cámara trasera en el tirador del portón de la caja; así va algo más protegida del barro.

### PUEDA CON TODO

Es cómodo, fácil de llevar y sorprendentemente capaz para lo que cabría esperar de su turbodiésel 1.9 de 4 cilindros que da 163 CV. Como tiene mucho par y lo entrega desde muy pocas revoluciones, se mueve con soltura a baja velocidad y recupera (reprís) bien en carretera. Como se dice coloquialmente, empuja muy bien. Acude a una caja de cambios automática que ayuda porque es rápida, suave y contribuye a un gasto razonable: 9 l/100 km. Eso sí,

exige cierta adaptación, no solo por dimensiones, también porque la dirección va muy desmultiplicada (mucha vuelta de volante para llevar las ruedas entre topes) y la suspensión es bastante firme si no va cargado, sin ser incómoda. Todo muy pick-up, muy para carga.

Y en campo, tracción total, buenas cotas 4x4, chasis de vigas y, por si se complica, bloqueo del diferencial trasero, reductora y electrónica con un modo de avance específico Rough Mode: obran maravillas y llevan al D-Max prácticamente a cualquier sitio. ■

### EL PROBADOR OPINA



Los cambios introducidos lo han convertido en uno de los pick-up más equilibrados, aunque ya no es de los baratos. A los 43.800 € que cuesta esta versión antes de impuestos hay que añadir el 21% de IVA y el 14,75 de impuesto de matriculación, por lo que pasa a unos 59.500 € si no lo compras como vehículo profesional.

240 MM DE ALTURA LIBRE AL SUELO Y 800 MM DE PROFUNDIDAD DE VADEO



PRIORIZA LA ROBUSTEZ, PERO CON BUENOS AJUSTES Y ERGONOMÍA EXCELENTE

Solo está disponible con cambio automático de convertidor de par y 6 marchas. No es demasiado rápido, pero sí suave.



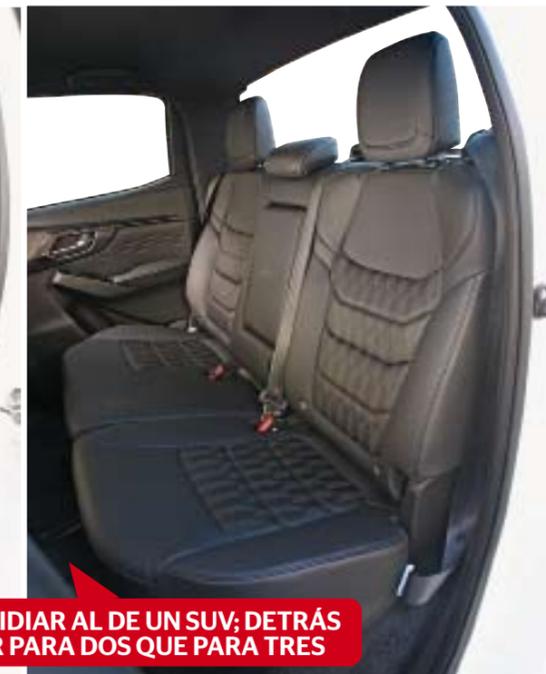
1 Cuadro parcialmente analógico, con un diseño algo sobrecargado y desfasado, pero completo en información. 2 El modo de conducción Rough Mode y el bloqueo del diferencial trasero se activan con estos botones. 3 Pantalla táctil de 9" con controles físicos y un multimedia sencillo, pero eficaz, bien conectado y con datos todoterreno.



### EQUIPAMIENTO

**DE SERIE** Llantas de aleación de 18"; estribas laterales; acabados exteriores en Dark Gray met; ordenador de a bordo y taquímetro digital de 7"; sistema de infoentretenimiento de 9" con conexión inalámbrica Apple CarPlay/Android Auto; 2 puertos USB-C delanteros; control de cruce adaptativo inteligente; climatizador automático bizona; sistema de audio con seis altavoces; asiento del conductor con ocho ajustes eléctricos y apoyo lumbar; asientos de cuero ecológico; ocho airbags; cámara trasera con sensores de aparcamiento delanteros y traseros; retrovisor interior con atenuación automática luces delanteras Bi-LED; pilotos traseros LED; aviso de colisión frontal; aviso de salida del carril; prevención de salida de la calzada; mantenimiento del carril activo; mantenimiento del carril en situaciones de emergencia; frenada automática de emergencia; monitorización de ángulos muertos; asistencia a la salida de aparcamiento trasera; reconocimiento de señales de tráfico; asientos delanteros calefactados.

**OPCIONES** Hard Top con ventanillas correderas (2.300 €) y estribera plana de aluminio (260 €).



INTERIOR: NADA QUE ENVIDIAR AL DE UN SUV; DETRÁS ES AMPLIO, PERO MEJOR PARA DOS QUE PARA TRES