

CON ESTE HACES DE TODO

Isuzu dice que ha hecho el equivalente a cuatro millones de kilómetros para desarrollarlo. Ahora, el **D-Max** se actualiza con detalles útiles que lo convierten en una de las mejores opciones de coche con múltiples utilidades.



ES UNO DE LOS POCOS PICK-UP QUE QUEDAN. Y uno que además lleva en el mercado desde 2002, así que se puede decir que ha conocido épocas mejores en las que hasta Mercedes ponía una carrocería así en la carretera. Ahora, este modelo acaba de ser renovado y, al contrario de lo que ocurre muchas veces con algunos modelos, esta actualización lo ha convertido en uno de los mejores, si no el mejor, integrante de esta saga familiar con más de 20 años.

La versión que he tenido en mis manos es la denominada N60 Nitro Sport. Tras este nombre tan loco que te lleva a imaginarte cosas equivocadas tienes el tope de gama de D-Max. Eso quiere decir que recibe detalles refinados como los asientos eléctricos de cuero ecológico (con calefacción en toda la gama salvo el acabado básico), una pantalla multimedia de nueve pulgadas y retoques exteriores oscurecidos para darle un aire algo más refinado, además de faros *full led*, llantas oscurecidas y algunos detalles más.

El velocímetro es digital, ofrece buena información y dos diseños.



Tiene un modo Rough Terrain System y bloqueo trasero.



La pantalla de 9" forma parte del acabado Nitro Sport, pero es poco vistosa. El puesto de manos está bien pensado.



Isuzu D-Max N60 NS

164 CV

0-100 km/h 12,7 s

9,0 l/100 km

60.400 euros

(IVA incluido)

Merece la pena echar un vistazo a su capacidad de carga: con sus 5,26 metros de largo, tiene una bañera de 1,53 metros de largo y 1,48 de ancho (1,1 entre los pasos de rueda) y en total puede cargar 990 kilos, aunque hay otras versiones que suben a 1,1 toneladas, por lo que se coloca por delante de todo un superventas como el Toyota Hilux (una tonelada) y a la par del Ford Ranger. Estos dos modelos son algo más largos, y esas *medidas contenidas* en el Isuzu se notan a la hora de avanzar por lugares estrechos fuera del asfalto y también en sus ángulos todoterreno: 30,5 grados de en-

trada, 22,9 ventral y 24,2 de salida, lo que no está mal para un modelo con suspensiones y paragolpes de serie.

Precisamente, el apartado *off-road* es una de las cosas que más me ha gustado. Tiene un modo todoterreno que actúa sobre la electrónica para poder avanzar en situaciones resbaladizas, algo que no le viene mal porque los neumáticos que monta no son excesivamente agresivos para barro o nieve. Al menos cuenta con reductora (desmultiplicación de 2,4) y bloqueo del eje trasero, lo que le da una capacidad casi total para superar obstáculos que

Con una capacidad de vadeo de 800 mm y una altura libre al suelo de 240 mm como poco, en campo ofrece seguridad.



◀ Detrás no se va mal. El suelo es plano y el espacio, correcto. La banqueta queda algo baja.

Tiene un modo carga que permite optimizar la presión de las ruedas.



El bloqueo del portón no está sincronizado con el cierre centralizado.



! Por capacidad de carga (hasta 1,1 toneladas) se coloca por delante del Toyota Hilux y a la par del Ford Ranger.



▲ Bien para los pasajeros traseros: puerto de carga USB y salidas de aire.

La suspensión de ballestas es menos dura que en la anterior generación.



turismo y tienes una postura de conducción natural, aunque la banqueta se me hace corta.

parecen infranqueables o mejorar la tracción en zonas embarradas.

Una cosa que mejoraría es que si conectas la tracción integral, solo vas a poder circular por caminos, ya que no tiene diferencial central. Es una pena porque no puedes sacarle partido en alguna situación delicada como por ejemplo una carretera mojada o con placas de hielo o bancos de nieve ocasionales.

Pero en el día a día cumple. Salvando su longitud, no me ha presentado demasiadas pegadas más allá del tamaño para aparcar, porque el habitáculo es cómodo: te sientas casi como en un

Las plazas traseras me han sorprendido: son más espaciosas de lo que me había imaginado y, aunque la puerta es un poco pequeña y está alto, el acceso está bien logrado.

En marcha se comporta como te puedes esperar de un modelo con largueros y travesaños. En asfalto no tiene la precisión de un turismo (en campo la cosa cambia por su configuración de chasis), pero la dirección es razonablemente precisa y no tienes que pelearte para que vaya por la trazada que has elegido.

En cuanto al motor, seguro que has conducido coches más suaves, aun-

que tampoco es un drama: sí, se escucha y se siente el motor, pero no llega a molestar.

Quizá te haga torcer el gesto la caja de cambios: diría que funciona bien, pero tiene unas leyes de cambio que aguantan demasiado las marchas y tienes la sensación de que le falta brío hasta que decide hacer *kickdown*, una sensación que quizá se hace sentir más porque su desarrollo, sobre todo en sexta, es tirando a largo: unos 60 km/h por cada 1.000 rpm. ⚠

Datos técnicos / Mediciones

Motor	4L turbo, del. trans.
Potencia	164 CV a 3.600 rpm
Par máximo	360 Nm a 2.000-2.500 rpm
Cilindrada	1.898 cc
Tracción/Transmisión	Integral/Aut. 6 velocidades
Velocidad máxima	180 km/h
0-100 km/h (en el test)	12,7 s (13,5 s)
60-100/80-120 km/h	8,9 s/10,3 s
Consumo (en el test)	9,0 l/100 km (10,1 l/100 km)
Autonomía en el test	752 km
Frenada (desde 100 km/h)	39,7/40,1 m (frío/caliente)
Largo/ancho/alto	5.280/1.870/1.790 mm
Distancia entre ejes	3.125 mm
Volumen del maletero	-
Peso en vacío	2.110 kg
Capacidad de carga	990 kg
Capacidad de remolque	3.500 kg (con freno)
Garantía	5 años
Precio*	60.400 euros

*Precio sin IVA: 43.800 euros



FOTOS: AUTO BILD

MI OPINIÓN

LUIS I. GUISADO
@luisgu78

Estás ante un buen ejemplo de lo que sería un coche para todo. Puedes utilizarlo para el día a día y el tiempo libre sin demasiados problemas, y además cumple bastante bien como modelo de trabajo gracias a una capacidad de carga que roza la tonelada. Su principal pega, su precio elevado.

NOTA: 7