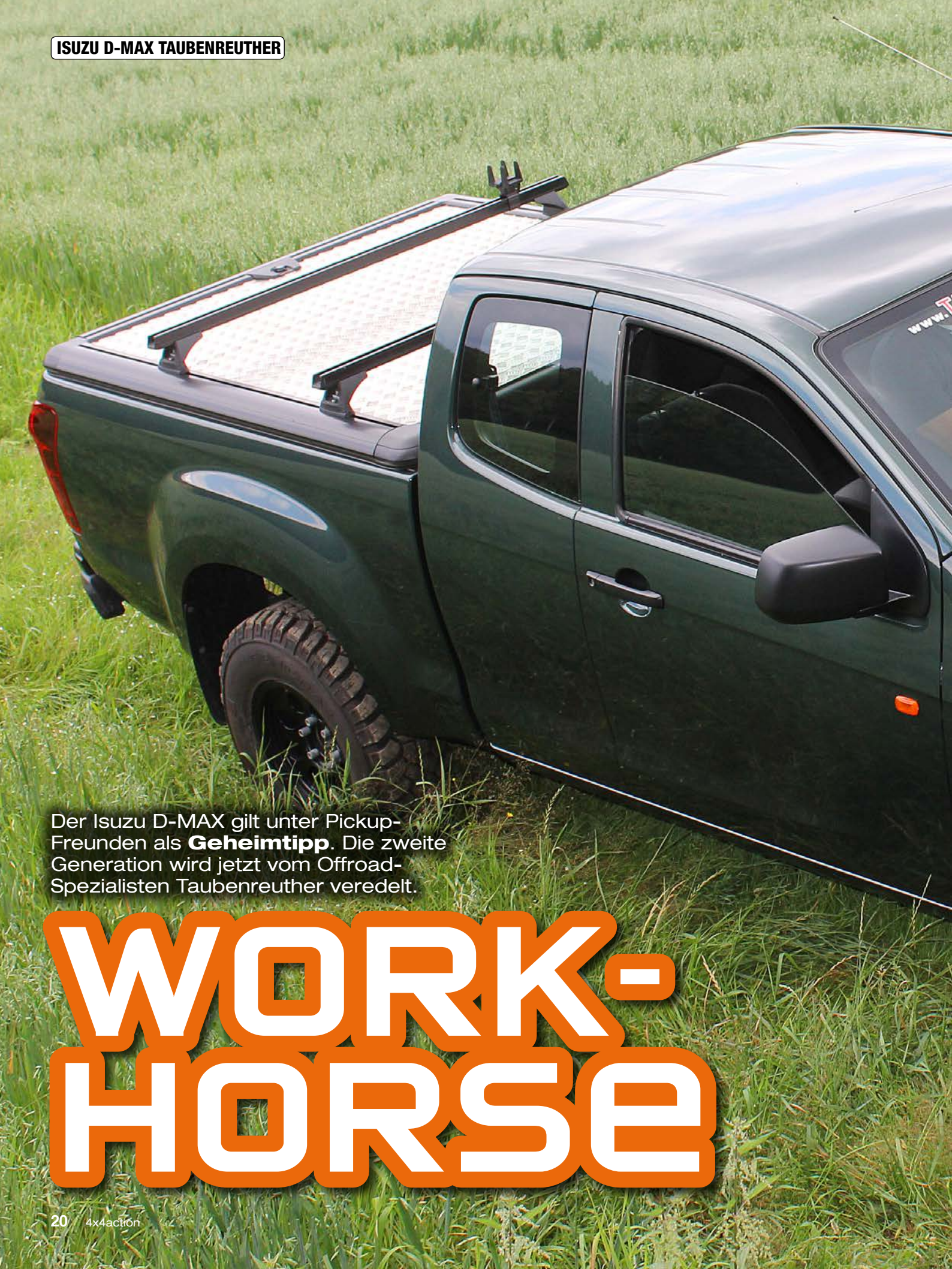

Der Isuzu D-MAX gilt unter Pickup-Freunden als **Geheimtipp**. Die zweite Generation wird jetzt vom Offroad-Spezialisten Taubenreuther veredelt.

WORK-HORSE

TAUBENREUTHER.com
isuzu
KU TA 43

▲ Zusatznutzen: Auf der Ladeflächenabdeckung sind Trägerschienen montiert, hier lässt sich zum Beispiel ein Dachzelt befestigen.

▲ Elegant gelöst: Der Anschluss für die Seilwinden-Fernbedienung ist unauffällig in den Kühlergrill eingelassen.

▲ Großer Gewinn: Die groben Gummis von General Tire bringen zusätzliche Bodenfreiheit unter den D-Max.

▲ Wie ab Werk: Der Seilwinden-Einbausatz integriert die Warn-Winde sauber in die Front des Isuzu, ohne stark überzustehen.

» In Deutschland hat es der Isuzu D-Max mit einer scheinbar übermächtigen Konkurrenz zu tun. Die etablierten japanischen Hersteller und der inzwischen in Deutschland produzierte VW Amarok sind klare Favoriten in der Gunst der Käufer. Anders sieht das aus, wenn man nach Thailand blickt, einen der weltweit wichtigsten Pickup-Märkte: Dort gehört der Isuzu D-Max zu den meistverkauften Autos überhaupt und wird folgerichtig auch dort gebaut, seit einem Jahr in der zweiten Generation.

Das Größenwachstum sieht man nicht nur, man spürt es auch im Innenraum, wo es jetzt luftiger zugeht. Klar gewonnen hat auch die Materialanmutung und die Optik. Instrumententafel, Schalter und Bedienelemente wirken hochwertiger und moderner als noch bei der ersten D-Max-Baureihe. Mit dem Wechsel von Drehstab- auf

▲ Komfortabel: Die Ladeflächenabdeckung wird von Gasfedern unterstützt, je nach Beladung muss hier die passende Stärke gewählt werden.

▲ Klarer Unterschied: An der Länge des D-Max ändern die Umbauten natürlich nichts, die Geländetauglichkeit wächst trotzdem drastisch.

Schraubenfedern an der Vorderachse hat sowohl der Fahrkomfort als auch die Fahrpräzision zugelegt.

Isuzu liefert den D-Max weiterhin in drei Kabinenvarianten, auch den Single-Cab gibt es mit Allradantrieb. Beim „Space Cab“ getauften Anderthalb-Kabiner öffnen die Türen gegenläufig und erleichtern ohne störende B-Säule Beladung und Zustieg.

Statt der bisher zwei Motoren konzentriert sich Isuzu auf dem europäischen Markt jetzt auf eine einzige Vierzylinder-Variante. Der neue Biturbo-Diesel hat 2,5 Liter Hubraum, liefert 163 PS und 400 Newtonmeter Drehmoment. Serienmäßig ist ein Sechsgang-Schaltgetriebe angeflanscht, gegen Aufpreis ist ein neues, elektronisch gesteuertes Automatikgetriebe mit fünf Stufen und Handschalt-Modus verfügbar.

Mit der neuen Maschine hat Isuzu vor allem bei der Effizienz tüchtig nachgelegt. Im Test (Ausgabe 6/2012) ermittelten wir einen Testverbrauch von 8,7 Litern, was zum Teil deutlich unter den Verbrauchswerten des Wettbewerbs liegt. Dabei schätzen die Isuzu-Käufer den D-Max in erster Linie für seine Problemlosigkeit und überdurchschnittliche Haltbarkeit. Isuzu als reiner Nutzfahrzeughersteller baut auch den Kleinlaster D-Max außerordentlich robust auf.

Die Anwender des Isuzu D-Max bekommen jetzt mit einem umfangreichen Zubehörprogramm des Offroad-Spezialisten Taubenreuther aus Kulmbach die Möglichkeit, den Pickup individuell für deutlich verbesserte Geländetauglichkeit umzurüsten. Das betrifft unter anderem die Achillesferse aller Pickups, die Bodenfreiheit: Durch den langen Radstand ist speziell der Rampenwinkel vergleichsweise mickrig. Über Kuppen geht jeder Serien-Pickup schnell auf Grund.

Taubenreuther begegnet diesem Manko mit einem Komplettfahrwerk, das den Isuzu D-Max um 40 Millimeter liftet. Es stammt, wie bei Tauben-

DAKTEC.de
...die Offroad-Company

Fahrwerke, Dachzelte, Zubehör, Umbau, Online-Shop,Werkstatt

Reise oder Rallye?
Inland oder Finnland?
München oder Marrakesch?
Wir bauen Ihr Fahrzeug...

ASFIR 4x4

Nur bei uns:
ASFIR- Stoßstange für
Nissan NAVARA incl.
Windenkonsole

14712 Rathenow, Göttliner Straße 14-15 , Tel.0049(0)3385/57190
per mail: info@daktec.de Offen: Mo-Fr 7.00-18.00 Sa 8.00-12.00

▲ Sehr überzeugend: Speziell beim Pisteneinsatz und auf schlechtem Untergrund ist das OME-Fahrwerk der Serienfederung weit überlegen. Der D-Max lässt sich präziser und auch sorgloser bewegen.

DATEN

MOTOR

Bauart	**Vierzylinder-Reihen-Diesel**
Hubraum	**2.499 cm³**
Leistung	**163 PS @ 3.600 U/min**
Drehmoment	**400 Nm @ 1.400 U/min**

▶ Commonrail-Direkteinspritzung, Doppelturbo mit variabler Geometrie, vier Ventile pro Zylinder, Nockenwellenantrieb über Steuerkette

ANTRIEBSSYSTEM

Getriebe	**Sechsgang-Schaltgetriebe**
Antrieb	**zuschaltbarer Allrad**
Geländeübersetzung	**2,48:1**
max. Gesamtübersetzung	**39,9:1**

▶ Heckantrieb mit elektrisch zuschaltbarem Allrad und Untersetzung, elektronische Traktionskontrolle

KAROSSERIE

LxBxH	**5.190/1.860/1.790 mm**
Radstand	**3.095 mm**
Anhängelast	**3.000 / 3.500 kg**

▶ Leiterrahmen mit aufgeschraubter Kabine und Ladefläche

FAHRWERK

Stoßdämpfer	**OME**
Federn	**OME**
Reifen	**General Grabber MT 265/70 R16**

▶ Doppelquerlenkerachse vorn, Starrachse hinten, OME-Komplettfahrwerk mit Schraubenfedern v. / Blattfedern hi. , Höherlegung 40 mm, Stoßdämpfer OME Nitrocharger, Aluräder Dotz Rafting 8x16

Basisfahrzeug:
Isuzu D-Max 2.5 SpaceCab Basis 4WD
Grundpreis EUR 26.400,-
(in 3,5-Tonnen-Version)

Kontakt:
Taubenreuther GmbH
www.taubenreuther.de

reuther üblich, von den australischen Fahrwerksspezialisten der Marke „Old Man Emu“.

Durch den gewonnenen Freigang ist auch reichlich Platz, um die Bodenfreiheit durch größere Reifen weiter zu erhöhen. Beim Taubenreuther-D-Max kommen Dotz-Räder in der Größe 8x16 zum Einsatz, auf die General Grabber MT in 265/75 R16 aufgezogen sind.

Falls die Bodenfreiheit dennoch nicht genügt und das Auto Kontakt zum Erdreich bekommt, gibt es einen zweiteiligen Unterfahrschutz, der vom Motor bis zum Tank alle empfindlichen Aggregate abdeckt. Noch besser wühlen lässt es sich mit der im Testwagen montierten Differentialsperre in der Hinterachse. Die stammt ebenfalls aus Australien (ARB Airlocker) und wird per Druckluft betätigt. Angenehmer Nebeneffekt ist der Luftkompressor, der auch zum Reifenfüllen genutzt werden kann.

Bei Taubenreuther darf natürlich auch die Seilwinde nicht fehlen: Beim Isuzu D-Max wird die Warn Zeon 8 verbaut, die optisch weitgehend unauffällig in den vorderen Stoßfänger integriert ist. Lediglich das

▲ Sicherheits-Reserve: Wenn der Rampenwinkel trotz Höherlegung nicht reicht, hilft der Unterfahrschutz.

außenliegende Rollenseilfenster macht die Winde erkennar. Den Stecker für die Fernbedienung der Winde haben die Techniker in den Kühlergrill integriert. Komplettiert wird das Nutzfahrzeug-Tuning von einer leichten, begehbaren Ladeflächenabdeckung aus Aluminium.

Den positivsten Eindruck hinterließ bei uns das neue OME-Fahrwerk. Es beeinflusst auch am stärksten den Charakter des D-Max. Der Isuzu ist zwar bereits serienmäßig verhältnismäßig ordentlich abgestimmt, er bekommt mit der hochwertigeren Feder-/Dämpfer-Kombi aber ein erheblich souveräneres Fahrverhalten. Reduzierte Seitenneigung, auch unbeladen ein ordentlicher Federungskomfort und deutlich höhere Reserven für rasche Bewegung auf unbefestigten Wegen machen die Investition sehr sinnvoll.

Dass die Höherlegung von einer größeren Bereifung flankiert werden sollte, versteht sich von selbst. Ob dann weitere Schmankerl wie die Seilwinde oder die Hinterachssperre benötigt werden, ist eine Frage des Einsatzes. «

Text & Fotos: *Torsten Seibt*

UMBAUTEN

Taubenreuther-Angebote für Isuzu D-Max

Warn Seilwindenanbausatz	EUR 588,-
Warn Seilwinde ZEON 8	EUR 1.045,-
Komplettrad Dotz mit General MT (5 x)	EUR 2.620,-
OME Komplettfahrwerk +40 mm	EUR 1.595,-
ARB Airlocker Differantialsperren (vorne und hinten inkl. Kompressor)	EUR 2.399,-
ASFIR-Unterfahrschutz dreiteilig (Motor, Getriebe und Tank)	EUR 1.397,-
Upstone-Ladeflächenabdeckung	EUR 1.570,-
Summe (alle Preise ohne Montage)	EUR 11.214,-

▶ Reminiszenz an moderne Pkw: Ein Drehregler gehört inzwischen scheinbar zur Pflicht.

▲ Schon kerniger: Robuste Bedientasten für ARB-Sperre und den zugehörigen Luftkompressor.

▲ Deutlich erwachsener geworden: Strammer, stämmiger Auftritt nach dem Fahrwerks-Umbau.