

ESSAI



**Une montée en gamme
incontestable !**



Depuis des années, deux modèles trustent la tête du classement des meilleures ventes de pick-up en France. À savoir le Ford Ranger et le Toyota Hilux. Deux modèles qui séduisent principalement les particuliers. Sur la troisième marche du podium, l'Isuzu D-max est plus confidentiel sauf pour les professionnels qui le plébiscitent pour sa robustesse et sa fiabilité. Un modèle qui a été entièrement renouvelé l'année dernière. Et ce qu'on peut déjà vous dire, c'est que cette nouvelle mouture risque de faire de l'ombre à ses concurrents. Voyez plutôt !

Avant toute chose, pour ceux qui ne connaîtraient pas encore la marque Isuzu, petit cours d'histoire. Les origines du constructeur japonais remontent à 1916 avec la création de l'entreprise Tokyo Ishikawajima Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. Dans un premier temps, cette société se lance dans la fabrication d'une voiture de tourisme suite à un partenariat avec un constructeur anglais. Mais très vite, elle se réoriente vers la conception de camions. Dix ans plus tard, sur proposition du gouvernement japonais, la firme nipponne renomme tous ses modèles Isuzu. Un nom qui signifie littéralement les « cinquante cloches » en japonais et qui fait référence au grand fleuve qui traverse le lieu de pèlerinage Ise (où se trouve le sanctuaire Shinto le plus sacré et vénéré du Japon). Deux ans plus tard, en 1936, les ingénieurs de la firme nipponne mettent au point leur premier moteur diesel, un 5,3 litres refroidi à l'air qu'ils montent dans un camion baptisé TX40.

DES PICK-UP DEPUIS 1963

Ayant pris officiellement le nom Isuzu Motors Limited en 1949, durant la décennie qui suit la Seconde Guerre mondiale, la firme de Tokyo produit exclusivement des camions. Il faut attendre 1961 pour qu'une voiture de tourisme réapparaisse à son catalogue. Deux ans plus tard, Isuzu lance son premier pick-up. Baptisé Wasp et dérivé de la berline Bellett, ce modèle restera au catalogue jusqu'en 1972, année où le constructeur nippon dévoile le Faster. Un modèle à benne dont la distribution sera assurée en Europe par General Motors (GM) sous l'appellation Bedford KB ou Isuzu KB. Ce véhicule, qui deviendra 4-roues motrices en 1978 sous le nom de Faster Rodeo, ne prendra sa retraite qu'en 2002 au lancement de la première génération du D-max. Autre facette de l'histoire d'Isuzu, depuis la Seconde Guerre mondiale, la marque nipponne est devenue la spécialiste des moteurs diesel. La preuve, depuis 2009, le constructeur japonais

a produit plus de 21 millions de moteurs Diesel dans les diverses usines. Des blocs utilisés par de grands constructeurs automobiles comme Renault, Opel ou encore General Motors.

PAS DE DOUBLE CAB POUR LA FRANCE

Avant de commencer notre essai, il nous faut encore préciser une petite chose. Au catalogue Isuzu, vous ne trouvez pas un, mais deux New D-max. D'un côté, vous avez le N60 que nous avons essayé en finition FF (c'est-à-dire le très haut de gamme full équipé). De l'autre, vous avez le N57 qui se veut « rustique » car destiné aux professionnels. Lancé en mai 2021, ce modèle se passe de certaines aides à la conduite et certains équipements de sécurité active (dont bénéficie son jumeau) à l'image de l'avertisseur de collision avant, le freinage d'urgence autonome... D'où un prix au ras des pâquerettes (à partir de 26 860 € hors taxe). Entre ces deux extrêmes, Isuzu propose son N60 en trois autres finitions. B pour le modèle d'entrée de gamme, BB pour le milieu de gamme et F qui désigne le haut de gamme). Autre info primordiale à vous donner, bien qu'il existe au catalogue international, Isuzu France a décidé de ne pas importer le N60 Double Cabine. Au vu du malus qui frapperait les pick-up avec 5 places à bord, on comprend ce refus.

UN AIR DE FAMILLE TROMPEUR

Maintenant, concentrons-nous sur le N60FF de notre essai. Au premier coup d'œil, ce D-max de troisième génération ne semble guère se différencier esthétiquement de son prédécesseur. Que nenni, cette impression visuelle est trompeuse. Et pour cause, sa cabine (qui fait désormais appel à des aciers à haute résistance) ne reprend aucun panneau de carrosserie de son aïeul. Il suffit de mettre les deux générations côte à côte pour s'en rendre compte. Le D-max 2021 arbore un capot plus plat et plus haut,



DÉTAILS TECHNIQUES



Oubliez l'ambiance spartiate des anciens D-max ! Le nouveau pick-up nippon affiche un habitacle mieux fini, plus luxueux.



Dès qu'on ouvre la porte du N60, la montée en gamme du New D-max saute aux yeux. Il n'y a qu'à voir les garnitures de porte recouvertes de cuir synthétique !



Le conducteur peut compter sur un écran 4,9 pouces logé entre les compteurs pour lui apporter toutes les infos nécessaires.



Parmi les équipements de série des versions FF, on trouve cette climatisation bizona automatique.



Les rangements ne manquent pas à bord. La preuve !



À l'image de ses concurrents, le N60FF se dote d'un volant multifonction.



Space cab oblige, le N60FF de notre essai était un 2 + 2 à bord. Avantage, il échappe ainsi au malus écologique car considéré comme un véhicule utilitaire.



Avantage des places arrière, leur assise se relève. Ce qui crée un fond plat derrière les sièges avant. Pratique pour y loger un réfrigérateur ou y concevoir un coffre !



Si vous conservez les places arrière en l'état, sachez que vous pourrez ranger des petites choses dans le coffre qu'elles dissimulent sous leur assise.



Pour que le conducteur soit confortablement installé, le N60FF l'accueille dans un siège électrique disposant de 8 réglages.



Au centre de la planche de bord, Isuzu a logé un écran multimédia de 7 ou 9 pouces selon les finitions.

le dessin de ses phares et optiques arrière se révèle plus moderne, sa calandre descend plus bas et s'avère plus agressive. Et c'est sans parler de la forme de ses pare-chocs avant et arrière ! Autre divergence, au lieu d'être intégrés aux optiques avant, les clignotants sont déportés dans le spoiler avant, au-dessus des antibrouillards. Autant de différences qui font qu'entre les deux générations, c'est le jour et la nuit. Et c'est tout le génie des designers Isuzu car ils ont su moderniser les lignes du New D-max sans pour autant renier son héritage.

RIEN NE MANQUE À BORD !

Auparavant, quand on montait dans un D-max « deuxième génération », il ne faisait aucun doute que les priorités des concepteurs se résumaient à la praticité et la fonctionnalité. L'essentiel y était, mais c'était un peu tristounet, voire passéiste à bord. Notamment à cause de la qualité des plastiques et de l'agencement de la planche de bord. Un reproche qu'on ne peut plus faire au N60FF car sa planche de bord est recouverte de cuir et intègre des plastiques de meilleure qualité. Mieux, la qualité d'assemblage fait un net bond en avant. Ajoutez à cela l'habitacle truffé de nombreux rangements dont deux porte-gobelets rétractables en bout de la planche de bord. On sent que les designers en charge du développement de ce D-max « troisième génération » ont privilégié le bien-être à bord. Autre changement de taille, au centre du véhicule, prend place un écran multi média 9 pouces tandis que le conducteur fait face à un nouveau bloc compteur intégrant un écran couleur de 4,2 pouces en son centre. Côté équipements, rien ne manque à bord du N60FF. Commandes au volant, climatisation bizona automatique, siège conducteur électrique à 8 réglages, caméra de recul, rétroviseur intérieur électro chromatique, système de démarrage sans clé, sièges chauffants, lunette arrière dégivrante, rétroviseurs rabattables électriquement... Comparé à la

génération précédente, le New d-max progresse. Mieux, il fait désormais jeu égal avec les finitions haut de gamme de la concurrence. Seul petit point négatif à bord, vu qu'il s'agit d'un modèle Space Cab, les places arrière ne sont là qu'en dépannage.

TRUFFÉ D'AIDES À LA CONDUITE

Niveau aides à la conduite, le constat est le même. Le New D-max fait également un net bond en avant. Dans sa déclinaison N60FF, il dispose des dernières technologies en termes de sécurité active grâce à l'installation d'une caméra avant et de radars arrière grand angle. Ainsi, il dispose du régulateur de vitesse adaptatif, de l'assistance au maintien dans la voie, des indicateurs d'angle mort, du contrôle de stabilité avec système de contrôle de traction, de l'alerte de trafic transversal arrière, de l'avertisseur de collision avant, du frein d'urgence autonome, de la reconnaissance des panneaux de signalisation, de la surveillance de la vigilance du conducteur, système d'avertissement de sortie de ligne... Et, en termes de sécurité passive, le nouveau pick-up Isuzu reçoit 7 voire 8 airbags (N60F et N60FF).

NOUVEAU CHÂSSIS ET SUSPENSION MODERNISÉE

Si le New D-max progresse à bord, il évolue aussi en terme mécanique. Déjà, son châssis compte une traverse supplémentaire pour renforcer sa résistance en cas de collision latérale. Au passage, les ingénieurs nippons ont augmenté les dimensions des longerons, afin d'accroître la rigidité en torsion du châssis d'environ 20%. Autre amélioration notable par rapport à la génération précédente, les ancrages des triangles supérieurs des roues indépendantes avant ont été décalés en hauteur, histoire de réduire le roulis dans les virages. À l'arrière,





Sous le capot, pas de changement en apparence par rapport à la génération précédente... sauf que le 1,9 Litre turbodiesel est passé à l'Adblue.



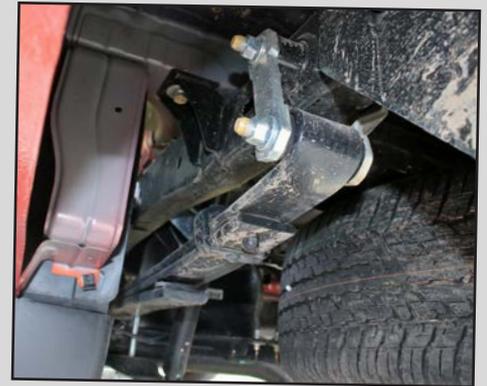
Histoire que les utilisateurs n'aient pas à faire le plein trop régulièrement, Isuzu a installé un réservoir d'Adblue de 14,5 litres sur son pick-up.



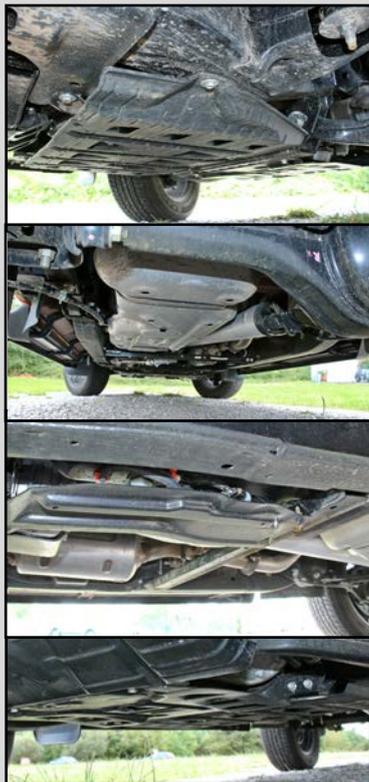
À l'instar de tous les pick-up du marché, le New D-max embarque une roue de secours sous le plancher de sa benne.



Pas de révolution concernant la suspension arrière. Le D-max nouvelle génération reste fidèle à l'essieu rigide marié à des ressorts à lames.



Autre évolution positive, le nouveau pick-up Isuzu repose sur des ressorts paraboliques à 3 lames à l'arrière. En association, il est équipé de nouveaux amortisseurs. Deux améliorations qui le rendent plus confortable !



Preuve que le N60 n'a pas oublié son passé de travailleur, de série, il s'habille de divers blindages (ski avant, boîte, transfert, réservoir...). Certains en plastique, d'autres en acier.



Parmi les grosses divergences par rapport à la génération précédente, les ancrages des triangles supérieurs des roues indépendantes avant ont été décalés vers le haut de quelques centimètres. Résultat, le D-max 2021 est moins sujet au roulis.



Sans être une foudre de guerre, la BVA 6 rapports remplit parfaitement son rôle.



En exactement 0,61 secondes ! Via cette molette, vous pouvez passer en 4-roues motrices gamme haute à la volée.



Le bouton magique ! Sur le côté gauche du levier de BVA, vous trouvez l'interrupteur qui commande le verrouillage du pont arrière.



Niveau pneumatiques, le N60 FF se pare de Dunlop Grandtrek en 265/65 R18.

les changements sont plus subtils. Si on retrouve toujours un essieu rigide, ce dernier est suspendu par une paire de ressorts paraboliques à trois lames. Ce qui rend le train arrière moins sautillant à vide. D'autant plus que le New D-max reçoit aussi de nouveaux amortisseurs arrière. Autre update technique, pour plus d'efficacité, les ingénieurs nippons ont doté leur pick-up de disques de frein avant plus grands (+20 mm par rapport au modèle précédent).

LE MÊME BLOC, MAIS OPTIMISÉ

Ultime amélioration du D-max « nouvelle génération », son moteur 1,9L turbodiesel est désormais plus propre car il se dote de l'Adblue pour répondre aux nouvelles normes antipollution européennes Euro6d. Au passage, il s'équipe aussi d'un Start&stop, d'un système EGR à basse pression et voit sa pression d'injection maximale augmentée de 25% pour une meilleure efficacité. Autant d'améliorations qui n'apparaissent pas sur la fiche technique puisque le 4-cylindres turbodiesel développe officiellement toujours 163 chevaux pour un couple de 320 Nm dès 2 000 tr/min. En sortie, pas de révolution non plus. Les New D-max sont disponibles en boîte mécanique ou en BVA, toutes deux à 6 rapports. Quant au transfert, tous les D-max 4x4 sont en fait des 4-roues motrices non-permanents. Pour cela, ils disposent d'une boîte offrant trois positions de roulage (2H, 4H et 4L). À signaler toutefois qu'à partir de la finition BB, ils disposent en sus du blocage de différentiel arrière en série.

PLUS À L'AISE SUR ROUTE ET EN TT

Prises séparément, toutes ces divergences ne semblent pas mirobolantes. Mais, ensemble, elles métamorphosent le comportement du D-max. Entre un modèle 2020 et un 2021, c'est le jour et la nuit ! Sur route bosselée, le nouveau pick-up Isuzu se montre plus confortable car

son essieu arrière « sautille moins ». Conséquence, si l'on ne fait pas attention au compteur, on se surprend à rouler plus vite... d'autant plus que l'habitacle est mieux insonorisé et que l'agrément de conduite tend à vous mettre en confiance. En effet, suite au repositionnement des triangles de suspension avant, le N60 se révèle plus stable au freinage et vire plus à plat en courbe. Seul petit bémol du tableau, son 1,9 litre turbodiesel se révèle un peu « creux » en dessous de 2000 tr/min. En soi, ce n'est pas très pénalisant sur un N60 équipé de la BVA. Ça l'est plus sur un modèle doté d'une boîte manuelle car il faut alors jouer avec le levier de vitesses pour rester dans la bonne plage d'utilisation. Et en TT ? Même si nous ne l'avons pas poussé dans ses retranchements, le D-max nous a démontré que l'offroad restait un terrain de jeu qu'il affectionnait. Déjà ses qualités routières se transposent sur les chemins. Résultat, même à vive allure, il reste très sain dans ses réactions. Et dès que la piste se dégrade, pas d'inquiétude. Déjà car ses nouveaux pare-chocs lui confèrent de meilleurs angles d'attaque et de fuite (respectivement de 30,5° à l'avant et 24,2° à l'arrière). Ensuite car, comme il dispose d'un blocage de différentiel arrière, on sait qu'il devrait se sortir de beaucoup de pièges. Enfin car, comme il dispose d'une hauteur de passage à gués de 80 cm, même les passages en eaux profondes ne devraient pas l'arrêter.

Agrément de conduite en hausse, montée en gamme de l'équipement, meilleure qualité des finitions à bord, moteur plus propre et économique... Pas de doute, sur le plan technologique, le nouveau D-max dispose des armes pour rivaliser avec les actuels Ford Ranger et Toyota Hilux. Idem sur le plan tarifaire puisque la gamme des N60 FF débute à 33 659 euros HT, soit 40 300 euros TTC. C'est quand même 2700 euros de moins que pour un Ford Wildtrack Supercab ou un Hilux Invincible Xtra Cab ! ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon



DÉTAILS TECHNIQUES



Le signe distinctif des New D-max ! Pour reconnaître à coup sûr un N60 et N57 de son prédécesseur, il suffit de regarder sa calandre.



Signe distinctif de la finition FF, le pare-chocs arrière se fond dans les lignes de caisse du véhicule.



Pas de doute, le New D-max est un pick-up du 21^{ème} siècle. Le design de ses feux arrière en témoigne !



Accès optimisé. À l'image de tous les pick-up à cabine approfondie, le D-max Space Cab adopte des portières à ouverture antagoniste.



À l'instar des optiques arrière, les phares avant de la finition FF adoptent la technologie Led. À signaler aussi que cette version se pare de l'allumage automatique ainsi que d'antibrouillards à leds.



Afin de faciliter l'accès à bord, les N60FF sont livrés de série avec ces marchepieds.



Au catalogue « accessoires », Isuzu propose plusieurs tonneaux covers souples, semi-rigides et rigides.



Parmi les accessoires disponibles pour le New D-Max, vous trouverez plusieurs bacs de benne (Bed Liner) comme celui qui équipe ce N60.



Autre accessoire dont était équipé notre modèle d'essai, un arceau de benne diamètre 76 mm prenait place derrière la cabine.



Parmi les accessoires possibles, Isuzu propose ces prises 12 volts de benne. À noter que celles-ci servent aussi d'éclairage la nuit.



En fonction de vos besoins, Isuzu propose différents attelages en option.



Remerciements à Nicolas Clavier et à toute l'équipe de Kennedy Auto à Saint-Pierre-du-Mont dans les Landes pour le temps qu'ils nous ont consacré et merci à Philippe Vallier (responsable réseau pick-up Isuzu France) pour la mise à disposition du D-max pour la réalisation de cet essai.

Fiche technique du D-max N60 FF

Moteur

Architecture : 4-cylindres en ligne avec turbocompresseur à géométrie variable

Puissance : 164 ch à 3 600 tr/min

Couple : 360 Nm entre 2000 et 2500 tr/min

Transmission

Boîte de vitesses : automatique ou manuelle à 6 rapports

Transfert : 4x4 enclenchable (2H, 4H et 4L)

Suspension

Avant : roues indépendantes

Arrière : essieu rigide avec ressorts paraboliques

Rayon de braquage (entre les trottoirs) : 12,5 m

Freinage :

Avant : à disques

Arrière : à tambours

Capacité :

Réservoir de gasoil : 76 litres

Réservoir d'AdBlue : 14,5 litres

Équipements de la finition FF

- Start&Stop
- Sièges avant chauffants
- Allumage automatique des phares automatiques
- Régulateur de vitesse
- Siège conducteur à 8 réglages électriques
- Commandes au volant
- Réglage lombaire siège conducteur
- Feux antibrouillard avant et arrière
- Limiteur de vitesse réglable (60 - 180 km/h)
- Sièges en cuir e-Tech
- Climatisation bizona
- Aide en côte et descente (HSA-HDC)
- Réglage du volant en hauteur et profondeur
- Lunette arrière dégivrante
- Multi Collision Brake
- Fermeture des portes à télécommande
- Haut-parleurs portes avant

- Rétroviseurs électriques et chauffants
- Fermeture à clé du hayon
- Haut-parleurs plafonniers
- Rétroviseurs rabattables électriquement
- Pare-chocs arrière intégré à la carrosserie
- 8 Airbag
- Rétroviseur intérieur électro chromatique
- Poignée d'assistance à la montée avant
- Airbag passager désactivable
- Essuie-glace avec capteur de pluie
- Système de démarrage avec clé à proximité
- Gicleur lave-glace sur support balais
- Marchepieds
- Appel d'urgence e-Car
- Grilles de ventilation arrière
- Alarme
- Pneumatiques en 265 / 60 R18
- Blocage de différentiel arrière

Aide à la conduite sur la finition FF :

- Système de freinage anti-blocage (ABS)
- Alerte de collision frontale (FCW)
- Freinage automatique d'urgence (AEB)
- Réduction d'accélération involontaire (MAM) seulement sur les modèles BVA
- Signalisation freinage d'urgence (ESS)
- Reconnaissance panneaux signalisation (TSR)
- Limiteur de vitesse manuel (MSL)
- Limiteur de vitesse intelligent (ISL)
- Contrôle électronique de stabilité et de traction (ESC + TCS)
- Détecteur de Fatigue
- Alerte de franchissement involontaire de ligne (LDWS)
- Prévention franchissement involontaire de ligne (LDP)
- Système de maintien dans la voie (LKAS) seulement sur les modèles BVA
- Multi Collision Brake
- Essuie-glace avec capteur de pluie
- Signalisation d'angle mort (BSM)
- Alerte présence véhicule arrière (RCTA)
- Maintien dans la voie d'urgence (ELK)

