



Un facelift léger concentré autour de la calandre et des optiques.

Si la firme japonaise Isuzu fête son centenaire en 2017, le premier pick-up D-Max n'est sorti qu'en 2002. Mais ces quinze années ont été riches en enseignements tandis que son passé de constructeur et motoriste permet de produire des véhicules d'une fiabilité remarquable. Et comme il nous l'a été rappelé lors de cette présentation presse en Italie, Isuzu est avant tout un concepteur de poids-lourds avec toute la notion de robustesse que cela implique. Pour ce millésime 2017,

Le D-Max 2017 profite aussi d'une face avant restylée avec une profusion de chrome

Isuzu a dû composer – comme ses concurrents – avec la norme Euro6b, qui impose la réduction drastique des émissions polluantes.

Comme certains d'entre eux, le constructeur nippon a écarté la solution AdBlue, jugée finalement peu pratique en raison de ses contraintes de place, de poids et de risque d'inefficacité à des températures très basses, le liquide gelant en-deçà des - 11°C.

Les ingénieurs ont développé un nouveau "piège à NOx" baptisé LNT (Lean NOx Trap) en même temps qu'un nouvel ensemble moteur/boîte. Pour 2017, le D-Max adopte donc un 4 cylindres de 1 898 cm³ baptisé RZ4E, qui peut être accouplé à une boîte de vitesses mécanique "maison" ou une transmission automatique Aisin, toutes deux à 6 rapports. Les plus sceptiques verront cette baisse de cylindrée (- 600 cm³) d'un œil critique, mais attendez de voir les chiffres ! Extérieurement, on notera quand même un léger restyling de la face avant, avec un nouvel ensemble pare-chocs/capot/calandre/phares, des feux de jour à LED et d'autres équipements spécifiques selon les six niveaux de gamme.

Moins gros, aussi puissant

Isuzu a trouvé une formule originale pour définir ce choix technique : « Pas besoin d'un moteur grand pour avoir un grand moteur » ! Comprenez par là que la baisse volontaire de cylindrée s'est accompagnée d'un développement sérieux du 4 cylindres. Et les chiffres qui ressortent de la fiche technique du constructeur semblent conforter leur leitmotiv, avec une puissance de 164 chevaux qui place le D-Max 2017 dans le bon wagon de tête face aux Ford Ranger et Nissan Navara, les deux best-sellers du marché du pick-up en France. Si la puissance maxi gagne un petit cheval, en revanche, le couple perd 40 Nm en descendant à 360 Nm contre 400 Nm sur l'ancien 2,5 litres. Mais la baisse de



1 Le nouveau moteur Isuzu 1,9L annonce 1 cheval de plus que son prédécesseur, mais une valeur de couple logiquement inférieure. L'agrément reste toutefois de mise.

2 Le confort des places arrière du Double cabine est très acceptable par rapport à d'autres picks-ups.

3 Les jantes de 18 pouces sont de série dès la version Solar, contre 16 pouces pour l'entrée de gamme.

4 A l'écoute des professionnels, Isuzu proposera un gros catalogue d'accessoires, dont ce bac de benne hyper résistant.

cylindrée et l'abandon de l'AdBlue a toutefois permis de gagner 60 kilos rien que sur le groupe propulseur, et les vidéos de testing réalisées en interne démontrent que le nouveau moteur n'a pas à rougir face à la concurrence. Le nouveau turbo simple étage à géométrie variable apparaît performant. Reste quand même à vérifier cela en toute impartialité...

Application professionnelle oblige, l'étagement de la nouvelle boîte de vitesses mécanique à 6 rapports, fabriquée par Isuzu, a été revu. Selon la firme nipponne, il serait même facultatif de démarrer en 1^{re} à vide tant elle est très courte et ne serait utile qu'en cas de chargement élevé. Reste que le guidage du levier de vitesses n'est pas la qualité première du D-Max et on lui préférera nettement la version automatique Aisin à 6 rapports. Le rapport de

pont a également été allongé, passant de 3,071 à 4,300. La vitesse maxi est ainsi annoncée à 180 km/h.

Fiabilité encore accrue

Si Isuzu vante la robustesse de ses véhicules, elle semble encore avoir repoussé les phases d'entretien. Outre un traitement thermique des cylindres et de la culasse par induction, ce qui promet une usure dix fois moindre, l'entraînement de la distribution est confié à une chaîne et non une courroie ; élément qui reste de mise pour les accessoires (alternateur, etc.) mais équipé d'un tendeur automatique. Pour plus de fiabilité, la marque japonaise a réduit de 15 % le nombre de composants. A titre d'exemple, la distribution ne compte plus que 32 pièces au lieu de 108 auparavant. Enfin, le jeu aux soupapes