



Si votre métier vous amène à circuler sur des pistes difficiles avec un lourd chargement, vous feriez bien d'opter pour un Isuzu D-Max. Sinon, vous risquez de devoir en appeler un pour venir vous dépanner! L'Isuzu D-Max est un fantastique véhicule tout-terrain. La dernière génération destinée pour toute l'Afrique sub-saharienne a été mise au point et est assemblée à Port Elizabeth (Afrique du Sud), par General Motors South Africa.

Isuzu D-Max 6^e génération "Build in Africa for Africa"



Eh oui, ce pick-up Isuzu est fabriqué dans notre région! Pour Madagascar, Maurice, les Seychelles, les Comores et toute l’Afrique sub-saharienne l’Afrique du Sud représente d’immenses avantages par rapports aux pickups Isuzu assemblés en Thaïlande: approvisionnement en véhicules et en pièces détachées plus rapide, économies de transports, et, pour les pays membres de la SADC (Southern African Development Community), pas de frais douaniers, des arguments qui n’ont pas échappé à Moustafa Hiridjee et Stan Wittmer, respectivement administrateur exécutif et directeur général de Continental Auto, importateur officiel Isuzu à Madagascar avec qui nous avons réalisé cet essai hors du commun.

La Réunion est malheureusement pour l’instant tenue à l’écart de ce schéma d’approvisionnement avantageux en raison de son appartenance à l’Europe (lire par ailleurs). Mais revenons à nos moutons ou plutôt à notre cabri. Le D-Max, on le connaît : c’est un bon pick-up, très apprécié des professionnels pour sa robustesse, sa fiabilité et sa durabilité. Par rapport à la dernière génération, qui datait de 2004 avec un face-lift en 2010, la sixième génération représente une avancée importante sur de nombreux points. Tout d’abord, le look est plus moderne, et, plus important, les dimensions ont progressé, tant au niveau de la cabine, de la benne que de l’empattement et de la largeur des voies avant et arrière.

Le D-Max est ainsi plus long de 26 cm, plus large de 6 cm et plus haut de 6 cm.

Le D-Max est disponible en trois versions: single cab (2 portes, 2 places), space-cab (semi-portières arrières à ouverture inversée, 4 places) et crew cab (4 portes, 5 places). La benne mesure 2305 mm de longueur intérieure, 1795 mm ou 1550 mm selon les versions.

L’habitacle est lui aussi entièrement nouveau. L’équipement peut être très spartiate ou au contraire très complet selon l’usage recherché. Ceux qui adoptent le D-Max pour circuler dans des régions inhospitalières choisiront d’avoir le moins d’électronique possible à bord (vitres manuelles, rétroviseurs manuels, etc.) alors que ceux qui optent pour un D-Max comme SUV (Sport Utility Véhicule) choisiront parmi un nombre important d’équipements de look et de confort.

Pour notre essai, nous avons personnellement opté pour une “voiture de bucheron”: un single cab pur et dur (roues en acier de 16 pouces, aucune option sauf la direction assistée et une montre de bord...). Et parce que nous connaissons déjà le moteur Isuzu 2.5 diesel , qui est excellent, nous avons essayé la version essence (2,5 litres, 16 soupapes, double arbre à cames en tête, injection multipoint, pas de turbo, 112 kW et 233 Nm de couple), qui connaîtra par exemple beaucoup de succès au Nigéria, pays où on préfère rouler à l’essence plutôt qu’un diesel. Eh bien, nous avons été bluffé: jamais nous ne pensions qu’un 4x4 essence pouvait s’en sortir aussi bien qu’un 4x4 diesel sur un parcours aussi accidenté que “Zookama”, un site de l’arrière pays de Port Elizabeth qui sert de terrain de jeu à une école de 4x4. Stan Wittmer et Moustaffa Hiridjee ont pour leur part opté pour un crew-cab à motorisation 2,5 litres diesel (85 kW et 280 Nm dès 1800 r/min) car à Madagascar, rouler en diesel est beaucoup plus avantageux. Il existe également au catalogue un 3 litres diesel délivrant 130 kW et 380 Nm de couple.

Qu’importe le flacon, pourvu qu’on ait l’ivresse: montées et descentes de pentes vertigineuses et semées de grosses pierres pour tout le monde! Zookama est vraiment un parcours très représentatif de ce que peut être le quotidien d’un pick-up en Afrique.

Si l’Isuzu est un 4x4 pur et dur, il est quand même équipé d’une gestion électronique de la motricité, pour offrir une très grande simplicité d’utilisation: une molette devant le levier de vitesses permet de choisir entre 2H (deux roues motrices boîte longue) 4H (quatre roues motrices boîte longue) et 4L (quatre roues motrices boîte courte). On peut passer de 2H à 4H en roulant, jusqu’à 100 km/h. Et pour les situations de faible adhérence (boue, sable), un bouton au tableau de bord permet de bloquer électroniquement le différentiel (diff lock). Il faut pour cela s’arrêter et redémarrer en mode 4L. Une sécurité désengage le diff lock à partir de 80 km/h.

La douzaine de D-Max participant à l’essai, essence ou diesel, single, space ou crew cabs ont tous avalé les difficultés de Zookama comme une bouchée de pain! Il est vrai que l’essai s’est déroulé dans des conditions idéales: à vide et par temps sec. Mais nous ne doutons pas un seul instant que le D-Max brille également dans la

boue et à pleine charge. Le D-Max est d’ailleurs réputé pour sa capacité de traction: 2,1 tonnes et même 3,5 tonnes en version diesel 3 litres. Et sa benne peut supporter une charge de plus d’une tonne (1080 kg). Sa suspension a même été renforcée pour résister aux surcharges (tous les pick-ups en Afrique circulent en surcharge). Un court essai sur route fermée nous a permis de constater que le D-Max avait également un comportement routier très correct, avec notamment un freinage très puissant (disques de 300mm à l’avant et tambours de 295 mm à l’arrière).

Un paramètre auquel les clients de ce genre de véhicule sont également sensibles, c’est la robustesse mais surtout la durabilité. De ce côté là, il suffit de se pencher sous la voiture pour se rendre compte qu’Isuzu est bien un constructeur de poids lourds: tout est surdimensionné et protégé, avec un châssis échelle de forte section (longerons de 90 X 173,6mm, contre 89 X 138,9 mm auparavant), des équerres de renfort, une suspension “heavy duty” à l’arrière (une lame de ressort supplémentaire par rapport à la génération précédente et les lames passent maintenant au dessus de l’arbre de transmission), une suspension avant à double triangle (plus solide qu’un système Mc Pherson) et des tôles de blindage protègent les organes vitaux. La garde au sol est de 22,5 cm (mesurée au point le plus bas, c’est à dire le différentiel arrière). On notera que cette solidité à toute épreuve ne se fait pas au détriment du poids à vide: 1895 kg pour le single cab et 1945 kg pour le crew-cab, ce qui est très raisonnable.

Au point de vue sécurité, le D-Max est passé de 2 à 4 étoiles à l’EURO-NCAP. Il aurait parait-il obtenu sa 5° étoiles s’il offrait une meilleure protection frontale pour les piétons. Il est vrai que ce n’est pas le genre de la maison. Le genre, c’est plutôt d’offrir le choix entre 8 modèles différents de pare-buffles! D’ailleurs, il convient d’insister sur ce point: l’Isuzu est un pick-up de bucheron, capable de franchir n’importe quel obstacle, mais c’est aussi un véhicule qui peut être équipé de façon à le transformer en 4x4 de loisirs.

En résumé, l’Isuzu D-Max est un phénomène dans son genre. La dernière génération a énormément progressé. Ce sera l’une des principales attractions du salon de l’auto de Madagascar en octobre, où Continental Auto disposera d’un stand impressionnant.

Plus d’infos sur www.continental-auto.mg