

Nyttfa och



nöje

Pickupen är praktisk, men prislappen avskräcker. Kanske därför som segmentveteranerna Toyota och Isuzu får kämpa hårdare om de alltmer sinande kunderna. Samtidigt är pickupen också ett livsstilsval. Med **Toyota Hilux** och **Isuzu D-Max** kan du förena båda nytta och nöje.

TEXT: PER-ERIK SUNDSTRÖM • FOTO: PATRIK LINDGREN, MARCUS ENGSTRÖM



► Nytt och nöje samtidigt.
Gillar man materialporter så är pickupen ett förträffligt fordon.



► Toyota Hilux är den vanligaste pickuperen av dessa två. I år har det sålts ungefär dubbelt så många som av D-Max.

De som aldrig kört pickuper blir ofta förvånade över hur "bruksiga" de känns när man sitter bakom ratten. Är man van vid en hyfsat ny personbil så är det här en resa tillbaka i tiden. Inredningen ser äldre och plastigare ut och upplösningen på displayer och skärmar är grövre och inte lika krispiga. Det känns billigare och mindre påkostat helt enkelt. Och då ska man komma ihåg att det här är fordon som kostar runt halvmiljonen i inköp.

Nu kanske vän av ordning protesterar. Det här är trots allt arbetsfordon, de ska vara grova och robusta. Och det är sant. Det de förlorar i finess på insidan tar de igen med råge i karaktär på utsidan. Både Hilux och D-Max har en vässad och aggressiv design, de riktigt utstrålar självförtroende och styrka. Här räds man inte skit under naglarna och oljespill på flaket. Det här är arbetsfordon för de som tycker att skåpbilar är för veklingar.

HILUXEN KOMMER klädd i det dyraste utrustningspaketet Invincible, konfigurerad som en så kallad double cab vilket innebär att den är utrustad med ett hyfsat rymligt baksäte (ifall inte flaket duger åt medpassagerarna). Motoralternativen är två, båda dieslar, och vi kör den nya större som är en 2,8 liters turboladdad radmotor med 6-stegad automatlåda och fyrhjulsdraft (vilket är standard på samtliga Hilux). Med ett vrid på 500 Newtonmeter och 204 hästar är det här ett kraftpaket som räcker för de flesta. I just den här konfigurationen kostar Hilux 416 700 kr exklusive moms. Alltså nästan 521 000 kr med skatten adderad på toppen. Då får du bland annat med nyckelfritt lås- och tändningssystem, led-strålkastare, Apple CarPlay, navigation och mer påkostade högtalare.

ÄVEN ISUZUN är en double cab och utrustningsnivån XRX är den som bjuder på samma typ av finesspynt som pekskärm med Apple

Med ett urstarkt vrid på 500 Newtonmeter och effektstinna 204 hästar är det här ett kraftpaket som räcker för de flesta.

CarPlay, led-strålkastare och nyckellös öppning och låsning. Dieselmotorn är inte lika råstark som i Hiluxen och maxeffekten ligger på 164 hk, växellådan är dock en sexstegad automat precis som i konkurrenten. XRX-konfigurationen kostar 339 900 kronor exklusive moms (424 875 kr med moms) men



► Svart som i graven, och ganska så omodernt. Men stolarna är sköna att sitta länge i.



► Trädgårdsavfall, packning, möbler eller kamerautrustning, Hilux flak klagar aldrig.



► Baksätet duger för kortare resor men man får inte vara för lång.



► Inte så 2022 direkt, speciellt inte eftersom Hilux kostar över halvmiljonen.

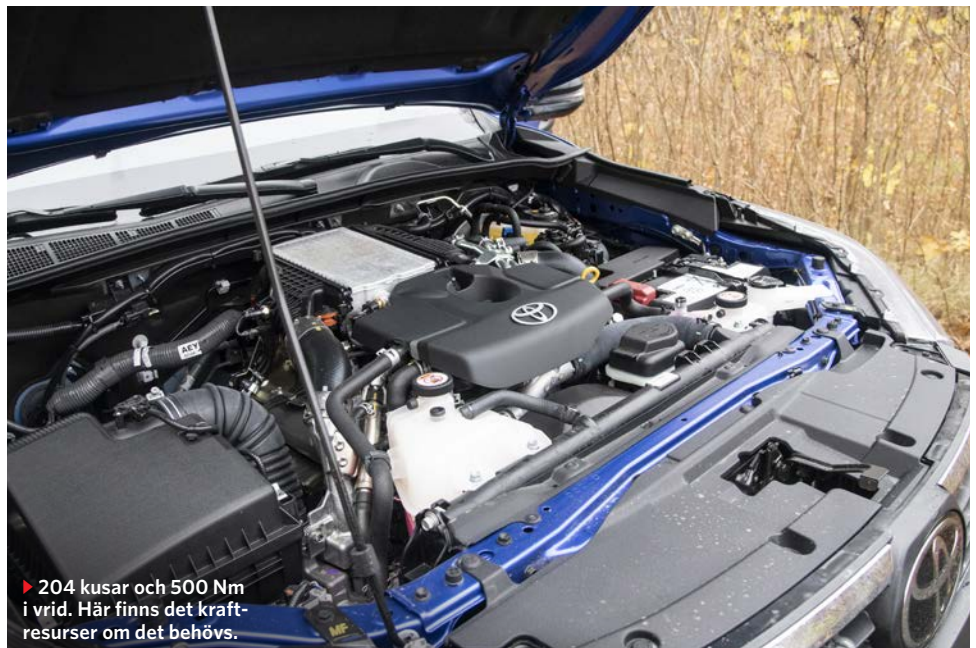


► Trots hög markfrigång blir bilarna skitiga direkt när man kör i terräng.

vill du ha rolltop med lastbågar som provbilen har får du lägga på 66 700 kronor.

INNE I kupén slipper vi duggregnet och de novemberkalla vindarna. Hiluxen har en mjuk och svampig gång men stolarna är riktigt bekväma så det går att mata många mil innan ryggslutet börjar gnälla i protest. Interiören är full med små veck, avlastningsytor och avsatser och växelväljaren är stor med långa slaglägen. Infotainmentsystemet känns omodernt till utseendet, som om man installerat ett system från 2010 som låg och skräpade i fabriken. Ljudkvaliteten från högtalarna är dock riktigt bra.

Som i tidigare Hilux finns ett vred där man enkelt skiftar mellan bak- och fyrhjulsdraft och lågväxel. Vi kör på både gropiga grusvägar och leriga skogsvägar och Hiluxen tar sig fram bekymmersfritt. Markfrigången är 31 centimeter och vaddjupet är på 70 cm vilket gör att du även kan köra genom rätt djupa »



► 204 kusar och 500 Nm i vrid. Här finns det kraftresurser om det behövs.

vattendiken innan du behöver ta fram snorkeln. Dieselnknetet är påtagligt, men å andra sidan bryr man sig inte om det när man kör pickup. Det hör till.

HILUX ÄR en tung pjäs. Och lång. Tjänstevikten ligger på strax under 2,5 ton, men det märks inte vid vanlig landsvägskörning. Längden på 5,3 meter gör sig dock påmind när man ska manövrera i och kring normalt dimensionerade parkeringsytor. Bakåtsikten är bra, men för att hålla vardagsstressen på armlängds avstånd råder vi dig att kryssa för utrustningspaketet Invincible för 23 000 kr exklusive moms, då får du bland annat parkeringssensorer fram och bak, panoramavy och backkamera. Det behövs.

Den uppgivna förbrukningen på 0,95 liter per mil stämmer med verkligheten. Vi hamnar strax över en liter, men då kör vi mycket i kuperad terräng. Den bistra sanningen är dessvärre att med befintliga dieselpriiser

blir det dyrt hur försiktig man än är med högerfoten.

ÄVEN ISUZUN har en mjuk men trygg gång, i synnerhet på fin asfaltsväg. Isuzu själva skryter med att de har satt in den kraftigaste ramen på marknaden i nya D-Max. Och visst känns rambygget och chassit stabilt, men filhållarassistenten spökar emellanåt genom lite väl ryckiga ingrepp under färd. Markfrigången är lägre i Isuzun, men vaddjupet är hela 80 cm, alltså en decimeter bättre än i Toyotan.

Isuzun ser aningen modernare ut interiört med lite mer finess i utformningen av knappar och växelspak. Men det finns absolut ingenting som är modernt eller intuitivt i infotainmentsystemet. Det är både svårmanövrerat och omständligt. Obegripliga menyer kanske man kan lära sig att leva med men att det plingar som från 80-talsspelet Mario Bros när man höjer eller sänker ljudet

Isuzu själva skryter med att de har satt in den kraftigaste ramen på marknaden i nya D-Max. Och visst känns rambygget och chassit stabilt...

på radion är bara störande. Att det här är en helt ny bil märks inte från förarplatsen.

Utifrån är den dock härlig att titta på. Färgen kallas för Valencia orange och tillsammans med bilens kaxiga front sticker den ut i mängden.



► Tuff uppsyn! Isuzu D-Max sticker ut med sina fyra huggtänder och sin färgglada kostym.

Årsskatten på båda pickuperna är svindlande. De tre första åren kostar Hiluxen 23 818 kr i årlig skatt, alltså cirka 2 000 spänn i månaden. Isuzun kostar cirka tusenlappen mindre per år. Det kan jämföras med en skåpbil i stil med VW Caddy Cargo med likvärdigt lastutrymme som har en skatt på 6 527 kr per år. Det är stor skillnad om man räknar lastyta i kronor.

Både Hilux och Isuzu kan köras på HVO100 om man känner att miljösamvetet skaver, men det gör ju som bekant ingen skillnad på skatten i slutändan även om det kanske känns bättre.

SÅ VARFÖR väljer man en Isuzu framför en Hilux? Eller en Hilux framför en Isuzu? Båda är japaner och kör- och upplevelsemässigt är skillnaderna marginella. Det som talar för Isuzun är det något lägre priset, men båda bilarna är ungefär lika välväxta, kommer ungefär lika långt och drar ungefär lika mycket soppa. Isuzun har en tank på 76 »



► Här sitter man bra oavsett väglag. Apple Carplay/Android Auto ingår i utrustningsnivån XR-X.



► Inga konstigheter här. Robust byggkvalitet och lätt att komma åt det som behövs.



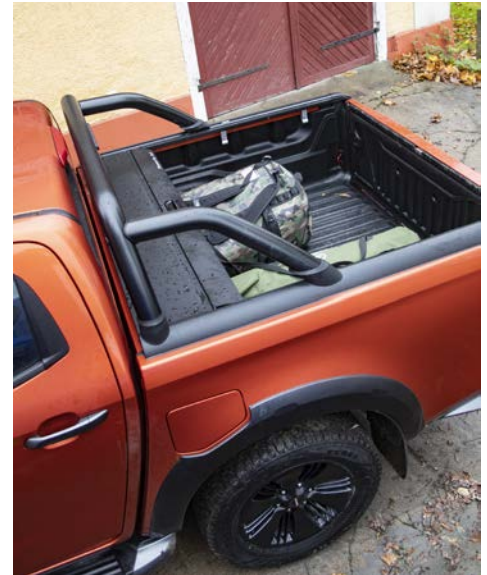
► En ny bil med ett rent ut sagt dåligt infotainment-system. Här har Isuzu något att jobba på.



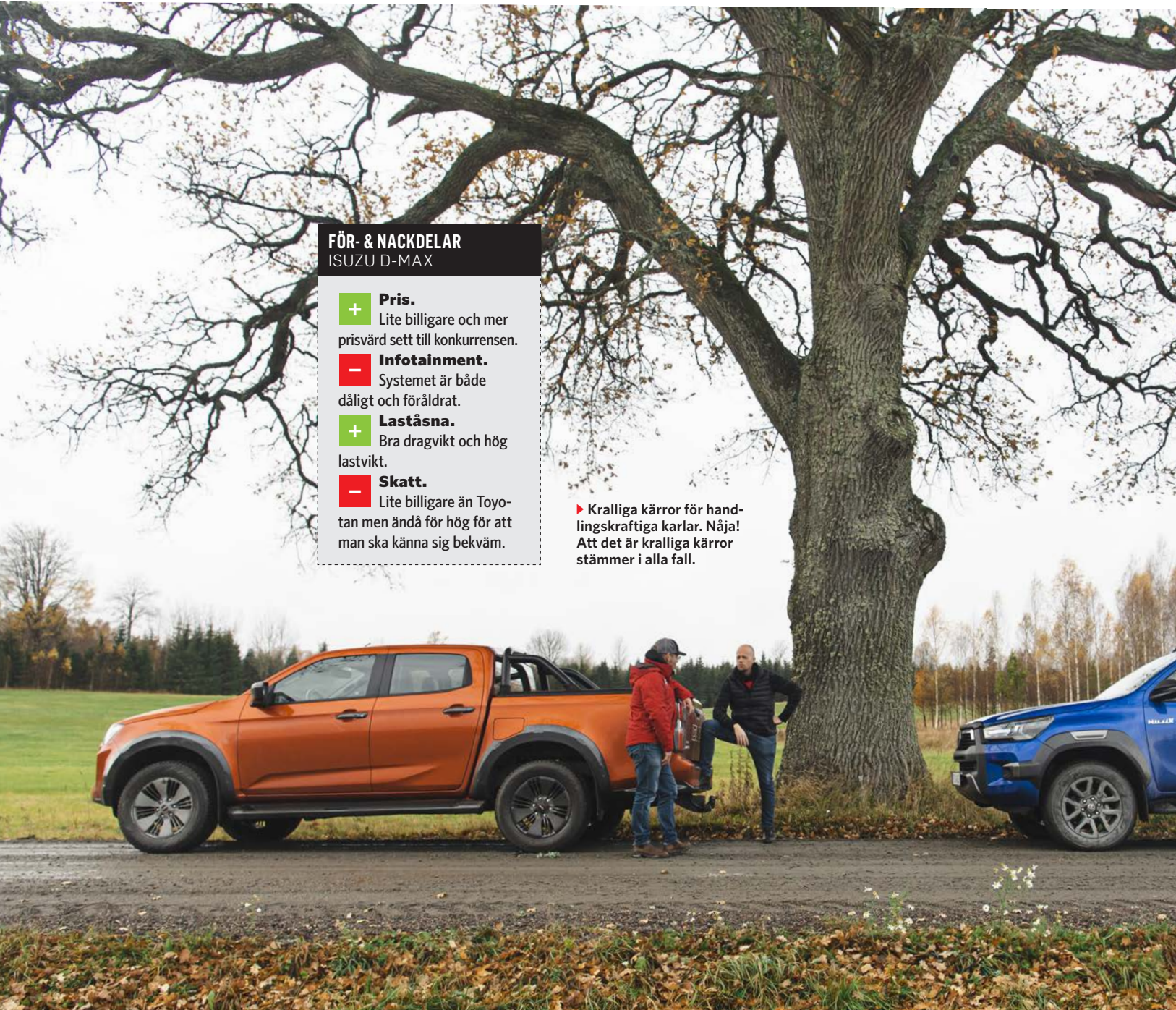
► Sexväxlad automatlåda. Isuzun känns mest modern inne i kupén.



► Tur att pickuper tillåts ha lite färg utvändigt i alla fall. Invändigt är de svarta som natten.



► Rolltop och bäge kostar såklart extra. Flera paket finns att välja på.



FÖR- & NACKDELAR
ISUZU D-MAX

- + **Pris.**
Lite billigare och mer prisvärd sett till konkurrensen.
- **Infotainment.**
Systemet är både dåligt och föråldrat.
- + **Laståsna.**
Bra dragvikt och hög lastvikt.
- **Skatt.**
Lite billigare än Toyotan men ändå för hög för att man ska känna sig bekväm.

► Kralliga kärror för handelskraftiga karlar. Näja! Att det är kralliga kärror stämmer i alla fall.

► Tvåhjulsdraft, fyrhjulsdraft och låg-växel när du behöver extra kraft.



liter, Hiluxen rymmer 80 liter. Även när det gäller dragvikt är de likvärdiga med 3,5 ton tillåten vikt och över ett ton i lastvikt.

Att båda pickuperne har double cab inskränker naturligtvis på flakets lastförmåga. Isuzuns flakyta är något djupare (1571 x 1530 mm) men samtidigt något smalare än Hiluxens (1525 x 1540). Som vanligt snor hjulhusen lite lastutrymme på båda pickuperne.

TOYOTA ÄR som bekant den mest etablerade spelaren av dessa två, men Isuzu jobbar enträget på att framställa sig som det mer spännande alternativet. Jag tycker att de

har lyckats hyggligt bra med den uppgiften. Isuzu är fortfarande ett litet märke generellt i Sverige, men tack vare att de har samma generalagent som Subaru så finns det gott om återförsäljare. Från januari till och med oktober 2021 registrerades 1183 nya Hilux, siffran för Isuzu D-Max landade på 531. Inte illa pinakat för en underdog.

Behöver du den extra motoreffekten och tycker att det är värt extrakostnaden är Toyotan säklart det rätta valet, men som allround-fordon tycker vi att Isuzun gör jobbet lika bra. Och då spar vi lite pengar också. De behövs till fordonsskatten. ◉



FÖR- & NACKDELAR TOYOTA HILUX

- + **Motor.**
Ett kraftpaket för de som behöver effekten.
- **Dyr.**
Högt inköpspris och skyhögt skatt. Det kostar att ligga på topp.
- + **Laståsna.**
Precis som Isuzun får Hilux dra 3,5 ton.
- **Kupén.**
Upplevs omodern och mindre påkostad interiört.

Från januari till och med oktober 2021 registrerades 1183 nya Hilux, siffran för Isuzu D-Max landade på 531. Inte illa pinkat för en underdog.

TEKNISKA DATA

	► Isuzu D-Max Double Cab XRX	► Toyota Hilux D-Cab D-4D 4WD Invincible
Pris	424 875 kronor.	520 875 kronor.
Motor	Diesel. Tvåställd radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kamkedja. Kompression 15,9:1. Borrning/slag 80/94,4 mm, cylindervolym 1 898 cm ³ . Max effekt 164 hk (120 kW) vid 3 600 r/min, max vridmoment 360 Nm mellan 2 000–2 500 r/min.	Diesel. Längsmonterad radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kamkedja. Kompression 15,6:1. Borrning/slag 92,0/103,6 mm, cylindervolym 2 755 cm ³ . Max effekt 204 hk (150 kW) vid 3 000 r/min, max vridmoment 500 Nm mellan 1 600–2 800 r/min.
Kraftöverföring	Motor fram, fyrhjulsdraft. 6-växlad automatlåda. Lågväxel.	Motor fram, fyrhjulsdraft. 6-stegad automatlåda. Lågväxel.
Fjädring/hjulställ	Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak stel axel med längsmonterade bladfjädrar.	Skruvfjädring med krängningshämmare, fjäderben med dubbla länkar fram. Bak stel axel med bladfjädring.
Styrning	Elservo. Vändcirkel 12,5 meter.	Hydraulisk servo och kuggstång. Vändcirkel 13,4 m.
Bromsar	Ventilerade skivor fram, trummor bak. Antisladdsystem.	Ventilerade skivor fram, trummor bak. Antisladdsystem.
Hjul	Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 265/60 R18.	Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 265/60 R18.
Mått/vikt (cm/kg)	Axelavstånd 312, längd 525, bredd 187, höjd 179, spårvidd f/b 157/157. Markfrigång 24. Tjänstevikt 2 105, maxlast 995, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 76 liter. Lastutrymme längd 157, bredd 153, höjd 49.	Axelavstånd 308, längd 532, bredd 186, höjd 182, spårvidd f/b 154/155. Markfrigång 31. Tjänstevikt 2 206–2 430, maxlast 780–1 004, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 80 liter.
Fartresurser	Acceleration 0–100 km/h 12,7 s, toppfart 180 km/h.	Acceleration 0–100 km/h 10,7 s, toppfart 175 km/h.
Bränsleförbrukning	(WLTP): Blandad körning 0,92 l/mil. CO ₂ 241 g/km.	(WLTP): Blandad körning 0,95 l/mil. CO ₂ 248 g/km.
Garantier	Nybil 5 år/10 000 mil, tillbehör 3 år/10 000 mil, rostskydd 12 år.	Nybil 3 år/10 000 mil, rostskydd genomrostning 12 år, ytrost 3 år, vagnskada 3 år.
Skatt	22 800 kronor per år under de tre första åren, därefter 6 728 kronor per år.	23 818 kronor per år under de tre första åren, därefter 6 976 kronor per år.

OCH VINNAREN ÄR...



...Isuzu D-Max, men bara med en tunglängd. Det är de likvärdiga kör- och lastegenskaperna i kombination med priset som avgör det. Toyotan Hilux går att få med betydligt högre effekt och vridmoment, så finns de behoven så svänger det till Toyotas fördel.