

Lahki in srednje teški na našem trgu



Znamka Isuzu svoja vozila prodaja v več kot 150 državah, vodilna pa je na trgih več kot 30 držav. Pri tej znamki ne izdelujejo samo avtomobilov in gospodarskih vozil, ampak so eden izmed največjih svetovnih proizvajalcev dizelskih motorjev, saj so jih od leta 2009 izdelali več kot 21 milijonov. Njihovi motorji med drugim poganjajo vozila proizvajalcev Renault, Opel in General Motors.

TEKST E. Šterbenk | FOTO E. Šterbenk, Isuzu

Čepprav so v podjetju Isuzu (ustanovljeno leta 1916) na Japonskem prvi začeli izdelovati vozila na dizelski pogon, so bila doslej gospodarska vozila te znamke v Sloveniji slabo poznana. V naši reviji smo pisali predvsem o njihovih poltovornjakih, tokrat pa prvič širše predstavljamo gospodarska vozila – zastopnik v Sloveniji je celjski Fri-Mobil. Tovornjaki Isuzu se začenejo z razredom največje dovoljene mase 3,5 tone (serija N) in prvi takšen mali dostavnik je bil leta 1959 predstavljen Isuzu Elf. Leta 2006 so predstavili šesto generacijo te uspešne serije, ki je segala do največje dovoljene mase 7,5 tone. Srednje teški tovornjaki Isuzu so poimenovani serija F (10-14 ton NDM). Prvega predstavnika te serije so na trg poslali leta 1966,

leta 2007 pa šesto generacijo. Navadno so bile premiere novih modelov serije F leto do dve za modeli serije N. Po več kot desetletju in pol (leta 2025) so prvič hkrati med kupce poslali obe prenovljeni seriji – torej vozila od 3,5 do 14 ton NDM. V okviru serije N ponujajo modele M21 in M27 z NMD 3,5 t, NMD modela M29 je 6 ton, M30 pa 7,5 tone. Serija F prihaja v štirih NDM, in sicer: 10, 11, 12 in 14 ton.

Nove kabine za višjo stopnjo udobja in varnosti

Pri obeh serijah gre za tovorna vozila s trambus kabinami, katerih osnova so močne lestvaste šasije. Ravno kabinam so namenili največji poudarek, saj so jih temeljito posodobili, tako z zunanje kot

tovornjaki Isuzu



“

Pri Isuzuju so leta 2025 predstavili že sedmo generacijo lahkih in srednje težkih tovornjakov serij N in F.

notranje strani. Prednji del so oblikovali po vzoru pred tem predstavljenega pick-upa D-Max, kar je v skladu z novo Isuzujevo zunanjo podobo, imenovano World Cross Flow. Upoštevali so sodobne oblikovne trende, želje in zahteve kupcev in varnostne predpise. Slednji so vzrok, da so manjše kabine na sprednjem delu podaljšali za 29 cm, da bolje absorbirajo trke s pešci (v skladu z varnostno uredbo GSR-B II za vozila N1). Na voljo so štiri kabine: širina za najmanjše, 3,5-tonske modele znaša 1.815 mm za, 6-tonski modeli imajo kabino

Nova sta armaturna plošča in večfunkcijski volan s premerom vsega 382 mm (pri seriji N).



Bežno smo preizkusili model M27 z najkrajšo medosno razdaljo in 5-stopenjskim ročnim menjalnikom.



Za pogon Isuzujevih tovornjakov največje dovoljene mase od 3,5 do 14 ton so na voljo trije motorji. 1,9- in 3,0-litrski, 5,2-litrski pa prihaja v različicah s 140 in 177 kW.

širine 2.040 mm, na 7,5-tonske modele in celotno serijo F pa montirajo 2.195 mm široke kabine. Tako z oblikovnega vidika kot vidika varnosti so pomembni novi LED-žarometi, v katere so integrirani tudi smerni kazalci in meglenke. Pri seriji F so v tehnologiji LED tudi zadnje luči, pri seriji N pa je to opcija. Znotraj so vgradili nove večfunkcijske volane (premera 382 mm za serijo N in 440 mm za serijo F) in armaturne plošče. Te so kombinacija analognih instrumentov in 7-palčnega zaslona. Desno od volana je zaslon za infotainment, velikosti 6,2 ali 6,8 palca. Sedeži omogočajo več nastavitev, dodali so še nekaj predalov. Raven varnosti so prav tako opazno zvišali, saj so vgradili vse obvezne in številne dodatne sisteme oziroma pomočnike. Ti voznika opozarjajo ob nenamernem zapuščanju voznega pasu, samodejno zavirajo ob nevarnosti trčenja v oviro (sistem zviranja v sili prepozna tudi pešce). V primeru nevarnosti trčenja sistem prepreči tudi speljevanje, opozarja na bližino vozil pred nami,

Več motorjev in menjalnikov ter nov 2-sklopčni 9-stopenjski avtomatiziran menjalnik

Najmanjši motor za modele M 21 prostornine 1,9 litra razvije 88 kW (120 KM) moč do pogonskih koles prenaša 6-stopenjski avtomatski menjalnik. M27 poganja 3-litrski (prav tako) 4-valjni motor, moč pa prenaša ročni 5-stopenjski ali nov 2-sklopčni 9-stopenjski avtomatiziran menjalnik ISIM. S tem menjalnikom so izboljšali zmogljivosti in obenem zmanjšali porabo goriva. Enak pogonski sklop je mogoče dobiti v modelih M29 in M30, a lahko kupec ob 3-litrskem motorju izbere tudi 6-stopenjski ročni menjalnik. Pri modelu M 30 je ob 3-litrskem na voljo še 5,2-litrski motor moči 140 kW (180 KM) v paru s 6-stopenjskim ročnim ali avtomatiziranim menjalnikom. Enak pogonski sklop, a s povečano močjo 177 kW (240 KM) je namenjen modelom F 10, 11, 12 in 14.

Številne možnosti

Že pri pogonskih sklopih se vidi, da je na voljo več variant. Dodatno je mogoče pri lažjih različicah naročiti na primer močnejši diferencial, ali pogonsko premo z enojnimi kolesi. Pri seriji F je na voljo klasično ali zračno vzmetena zadnja prema, nadalje je mogoče izbirati med različnimi medosnimi razdaljami, tudi širina kabin ni zabetonirana, na voljo pa je še podaljšana kabina za posadko.

Presenetljivo udobje

Že ko sem lahko zelo na široko odprl vozniška vrata, sem bil zadovoljen. Pod njimi je široka in relativno nizko postavljena stopnica, na stebričku A pa močan ročaj, in oba sta zaslužna za lahkotno vstopanje. Če s tem tovornjakom dostavljate pakete, se z vstopanjem in izstopanjem zlepa ne boste utrudili. Sedež ni vzmeten, je pa zaradi tega dokaj nizko

postavljen. Kljub temu je deloval dokaj udobno, predvsem pa mi je nudil čisto dovolj prostora. Volan je dovolj nastavljiv, da sem zlahka našel dober položaj za volanom. Čeprav je na prvi pogled kabina majhna, me je njena prostornost presenetila. Seveda ob zunanji širini dobrega 1,8 metra ne ponuja čudežev, je pa vzdolžnega prostora čisto dovolj. Ob voznikovem je še dvojni sopotniški sedež, a če na njem sedita dve osebi, je v kabini gneča. Takrat pridemo do zadrege, kam dati (pozimi) oblačila in druge stvari, ki jih imamo s seboj. Na stropu desno od voznika je kavelj, na katerega lahko obesimo vetrovko ali bundo. Nad vetrobranskim steklom sta dva predala, in prav tako na vratih. Tja zlahka odložimo dokumente, ki jih moramo imeti s seboj, pogrešam pa kakšne večje predale.

Adventni koledar

Tovornjake s kabinami trambus, ki jih ni bilo mogoče dvigniti, so nekateri zaradi številnih odprtín, ki so jih imeli, da so vozniki in avtomehaniki prišli do vitalnih delov, imenovali adventni koledar. Za osnovno vzdrževanje je dostop do motorja mogoč skozi loputo pod prednjim sedežem. Na levi strani armaturne plošče je skrita posoda za zavorno olje, na desni za tekočino za pranje stekel, za kabino pa je raztezna posoda za hladilno tekočino. Za morebitna večja popravila pa kabino v servisu znajo dvigniti.

Kultivirana motor in menjalnik

Ob mojem obisku je bila temperatura malce pod 0 °C, motor je hipoma stekel ob komaj zaznavnem mrmranju. Vsaj takoj po vžigu sem pričakoval nekaj dizelskega hrupa, a ga ni bilo. Ko sem zaprl vrata kabine, je bila raven hrupa tudi nižja, kot sem pričakoval, o vibracijah pa ni bilo duha ne sluha. Žal sem lahko neregistrirano vozilo samo malo premikal po dvorišču – ravno toliko, da sem občutil, da podvozje ni preveč trdo, čeprav je bil keson prazen. Občutek na plinski stopalkah za sklopko in plin je dober in voznik speljevanje lepo



Največja novost je 9-stopenjski dvosklopčni avtomatiziran menjalnik.

Za ročico menjalnika sta stikali za ročno zavoro in pomoč pri speljevanju v klanec.



Digitalno vzvratno ogledalo je zelo praktična rešitev.



kontrolira. Prestavna razmerja so tako stopnjevana, da je treba za speljevanje tudi pri praznem vozilu pretakniti v prvo prestavo. Pri petstopenjskem ročnem menjalniku je namreč direktna četrta prestava, peta pa je overdrive. Motor je prožen in lepo vleče že skoraj pri prostem teku.



KRATEK (SKORAJ) STATIČNI PREIZKUS MODELA M27

V Celje so nas povabili, da se malo bolj podrobno seznanimo z modelom M27, ki so ga že prodali kupcu. Šlo je za različico z najkrajšo 2,4-metrsko medosno razdaljo in z ožjo kabino. Oblika je zanimiva in sveža, a pri tem vemo, da imajo vsake oči svojega malarja. Meni je na pogled skladnejša večja kabina, a pri gospodarskih vozilih je na prvem mestu uporabnost.



Dvojni sopotniški sedež dvignemo in že zlahka dostopamo do zgornjega dela motorja.

Tovornjak v pomanjšanem merilu

Vozilo klasične tovornjaške konfiguracije z dvema togima osema (prednja je kolenasta z močnim prečnim stabilizatorjem) vozi na paraboličnih vzmeteh s teleskopskimi blažilniki. Motor je pod kabino, kar omogoča daljši tovorni prostor ob krajši medosni razdalji. Prav tako kot veliki bratje ima M27 dva akumulatorja – 24-voltna električna napeljava. Masa šasije s kabino z voznikom (75 kg), orodjem in s polnim rezervoarjem goriva znaša malo manj kot 2.500 kg. Torej lahko nosi dobro tono – a pri tem je treba odšteti težo

nadgradnje. Kreпка šasija je izdelana iz 180 mm visokih, 65mm širokih in 4 mm debelih jeklenih profilov, na pogonski zadnji osi pa sta dvojni kolesi s pnevmatikami dimenzij 205/75 R 16C. Enakih dimenzij sta tudi prednji pnevmatiki. Zaradi ozke kabine in kratke medosne razdalje je ta tovornjak idealen za ozke mestne ulice, zato ga bodo verjetno veseli v starih mestnih središčih. Čeprav sem bil prepričan, da ima majhen obračalni krog, me je njegov majhen premer vseeno prijetno presenetil. Pa še nečesa ne smemo pozabiti: pri tako majhnih gospodarskih vozilih nismo vajeni, da bi imela motorno zavoro, a Isuzu jo ima (aktiviramo jo z desno obvolansko ročico) in na ta način je obraba zavornih ploščic štirih ventiliranih kolutnih zavor manjša.

S časom naprej

Mali tovornjak je imel tudi lepo mero varnostne in druge opreme, ki sem jo opisal v preglednem delu članka. Že prej opisana armaturna plošča je prijetna na pogled in pregledna. Pri ročici menjalnika, katerega ročica gladko in lahkotno teče, sta stikali za električno ročno zavoro in za pomoč pri speljevanju v klanec. V zadnji steni kabine je vgrajeno okno, a pogled nazaj je onemogočen zaradi ponjave. Tovornjak vseeno ima sredinsko notranje vzvratno ogledalo kot osebni avtomobili, le da se slika nanj prenaša z vzvratne kamere. Isuzu, ki smo ga pbljše spoznali, je imel še odgon moči iz menjalnika. Ta se aktivira s pritiskom na gumb, hitrost vrtenja motorja pa reguliramo z gumbom ročnega plina. Po prvem srečanju s tem malim tovornjakom mi je jasno, da ni naključje, da kupce najde po vsem svetu in verjamem, da jih bo tudi pri nas.



Kabina je nizka, zato je vstopanje ob močnem ročaju na stebričku A enostavno.

OSNOVNI TEHNIČNI PODATKI SERIJA N

Model	M21	M27	M29	M30
NDM (kg)	3.500		6.000	7.500
Prostornina motorja (ccm)	1.899	2.999		2.999
Največja moč (kW/Km)	88/120	110/150		110/150
Največji navor (Nm)	320	375		510
Menjalnik	6 avtomatski	9 avtomatiziran ali 5 ročni	9 avtomatiziran ali 6 ročni	9 avtomat. ali 6 roč.
Medosne razdalje (m)	2,5/2,8/3,3		2,8/3,3	2,8/3,3/3,8/4,4

SERIJA F

Model	F10	F11	F12	F14
NDM (kg)	10.000	11.000	11.990	14.000
Prostornina motorja (ccm)	5.193			
Največja moč (kW/Km)	177/240			
Največji navor (Nm)	765			
Menjalnik	6-stopenjski avtomatiziran ali 6-stopenjski ročni			
Medosne razdalje (m)	3,4/3,7/4,0/4,6/4,9	3,4/3,7/4,0/4,6/4,9		3,7/4,0/4,6/4,9/5,3