

Fast grenzenlose Garantien

Nissan-Nutzfahrzeuge Mit einer nun lückenlosen Palette zwischen 1,6 und 15 Tonnen Gesamtgewicht besitzt Nissan ein breites Angebot an Nutzfahrzeugen in Europa. Die neuen Modelle sollen den deutschen Markt erobern

Unter jedem Stein findet sich ein Künstler, Barcelona – die Stadt des Malers Salvador Dalí und des Architekten Antoni Gaudí macht diesem Klischee alle Ehre. Sie erfreut sich bei Austauschstudenten – besonders der Kunst- und Designfakultäten – großer Beliebtheit. Doch das war für die japanische Autoschmiede Nissan allenfalls Nebensache bei der offiziellen Einführung seiner neuen Nutzfahrzeuge.

Passend zum Segment boten die Großmarkthallen Barcelonas die rechte Kulisse für die „Lastentiere“. Die Verwandtschaft der Modelle Interstar, Primastar und Kubistar zu den baugleichen Transportern des Partners Renault (Master, Trafic, Kangoo) ist nicht von der Hand zu weisen. Allerdings besitzen die Nissan-Modelle neben dem eigenen Logo einen sogenannten Doppellügelgrill als Corporate Identity.

Eine Prämisse bei der europäischen Nissan-Nutzfahrzeug-

familie ist ihre Produktion in Europa. Kubistar und Interstar, die auf dem Renault Kangoo und Master basieren, werden in französischen Renault-Werken hergestellt. Der Primastar entsteht je nach Aufbau in Luton, Großbritannien oder Barcelona, Spanien. Zur Abhebung von „echten Europäern“ setzen die Japaner besonders auf Service.

Garantie und Kundennähe

Drei Jahre Werksgarantie bis 100.000 Kilometer und sechs bis zwölf Jahre gegen Durchrostung gewährt Nissan. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit einer Garantieerweiterung auf fünf Jahre bei maximal 150.000 Kilometern. Wartungsintervalle von 30.000 und 40.000 Kilometern lassen einen seltenen Werkstattbesuch erwarten. Kostenlose Ersatzfahrzeuge während der Kundendienstes runden das Garantie-



Die Transporterpalette Nissan reicht von 1,6 bis 3,9 Tonnen

paket ab. Damit und mit den deutschlandweit 700 Vertriebspartnern, die zugleich Pkw und Nutzfahrzeuge verkaufen, möchte Nissan vor allem kleine Fuhrparks, um die fünf Fahrzeuge, ausstatten. Hier schätzen die Betreiber die Nähe zu Servicebetrieben. Haken dabei ist die fehlende Spezialisierung auf Nutzfahrzeuge bei den einzelnen Händ-

Große Spiegel und gute Übersicht erleichtern das Manövrieren im Rückwärtsgang

lern. Geplant sei deshalb die Ausweisung von Partnerbetrieben mit Nutzfahrzeugschwerpunkt.

Interstar

Der größte im neuen Transporter-Trio Nissans – der Interstar – wartet in der Kategorie 2,8 bis 3,9 Tonnen mit fünf Motoren auf. Die Japaner offerieren ihn als dreisitzigen Kastenwagen mit drei unterschiedlichen Radständen (3,08-4,08 Meter) und drei Aufbauten. Die Laderaumlängen variieren zwischen 2,7 und 3,7 Meter, die Ladevolumina zwischen acht und 13,9 Kubikmeter bei einer Maximalnutzlast von 1.665 Kilogramm.

Die Common-Rail-Dieselmotoren leisten zwischen 60 kW/82 PS und 100 kW/136 PS. Bei der Top-Maschine bringt ein Dreiliter-Turbodiesel 153 km/h auf die Vorderräder. Scheibenbremsen mit Antiblockiersystem (ABS), ein elektronischer Bremskraftverteiler (EBD) und ein Fahrer-Airbag sind Standard.

Wenig durchdacht wirken die kleindimensionierten Stau- und



Ablageräume im Fahrerhaus. Die steile Armaturenverkleidung lässt es nicht zu, sie zusätzlich als Arbeitsfläche zu nutzen.

Der Interstar ist ab 18.920 Euro (+ MwSt.) zu haben.

Primastar

Wie der Interstar ist auch der Primastar ein Gemeinschaftsmodell von Nissan und Renault. Nissan baut den Kastenwagen mit den zwei Radständen 3,1 und 3,5 Meter und den Nutzlasten 948 und 1.137 Kilogramm. Die Lang-Version schluckt mit ihrer 2,8 Meter langen Ladefläche und 5,9 Kubikmetern Ladevolumen drei Europaletten. Eine Hochdachausführung, drei Common-Rail-Turbos (82, 100 und 135 PS) sind im Sortiment des mit fünf und sechs Gängen Offerierten. Die Ladekante fällt je nach Variante zwischen 52 und 55 Zentimetern angenehm niedrig aus. Die Dachlast von 280 Kilogramm ist dagegen erstaunlich hoch. Robuster Seiten- und Heckkantenschutz sowie eine leicht austauschbare Stoßstange sind weitere Pluspunkte.

Kostenpunkt ab 17.760 Euro (+ MwSt.).

Kubistar

Im Kubistar bietet Nissan seinen kleinsten Lastenesel. Er wird bei Renault gebaut und basiert auf dem Kangoo. Das zulässige Gesamtgewicht reicht von 1,6 bis 1,8 Tonnen. In der Langversion ist das Heck um 32 Zentimeter verlängert, das Volumen umfasst dann 3,5 statt 2,75 Kubikmeter und reicht für zwei Europaletten aus. Der Wagen erweist sich als wendiger Minimalist beim Anspruch an die Verkehrsfläche.

Praktisch: Ein sogenanntes Cargo-Paket für 400 Euro extra enthält eine drehbare Gitterwand, die um den Fahrersitz herum an-

gebracht wird. Sie dient dazu, den Fahrer in Kurven zu schützen. Auf Wunsch ist diese Wand hinter den Vordersitzen trennbar. So lässt sich der Laderaum nach dem Umklappen des Beifahrersitzes vergrößern, ohne dass der Fahrer beim Bremsen besonders langer Gegenstände erlaubt. Laut Hersteller hat der Stadtverteiler mit 53 Zentimetern die niedrigste Kantenhöhe seiner Klasse. Asymmetrische Hecktüren öffnen im Winkel von 180 Grad, eine zweite Schiebetrür links ist aufpreispflichtig.

Niedriger Einstiegspreis

Bei den Motoren werden zwei Common-Rail-Diesels mit 65 und 82 PS angeboten. Das Dieseldopfen ist dezent. Als so genanntes cross badging-Modell ist der Renault Kangoo-Bruder das vorerst letzte Glied in einer Kette von Neuheiten, mit denen Nissan seinen Marktanteil auf dem europäischen Nutzfahrzeugsektor von 3,9 (2002) auf 5,0 Prozent im Jahre 2005 steigern will. Geschmacksache bleibt die billig wirkende Lederprägung der Armaturenverkleidung aus Plastik. Weiterer Wermutstropfen: ABS gibt es nur gegen Aufpreis. Immerhin, der Fahrer-Airbag ist ab Werk und der Kubistar für günstige 10.040 Euro (+ MwSt.) erhältlich.

Hiermit entspricht er auch den Budgetvorstellungen angehender Stararchitekten und -malern. Denn der Künstler lebt auch in Barcelona nicht vom Applaus allein.

Robert Mohr



Interstar mit ergonomischen, aber kleinen Ablagen



hussverlag