

# Zwischen den Welten



**Auch kleiner Laster tragen Markengesichter:  
Der Cabstar passt ins Nissan-Bild.**

Der Nissan Cabstar 35.13 lockt mit robuster Bauweise, hoher Nutzlast, niedrigem Preis und großer Handlichkeit. Auf der Schattenseite stehen seine automobilen Qualitäten.



**Kein Gesicht in der Menge, aber ein ansehnlicher Leichtlaster: Nissan Cabstar**

**Z**wischen LKW und Transporter, zwischen Baum und Borke, da ist an irgendeiner Stelle ein schmaler Platz frei. Für kompakte Nutzfahrzeuge, die in sich die Gene beider Nutzfahrzeugwelten vereinigen. Die den robusten Rahmen, die kompakte Bauweise und die Handlichkeit eines leichten LKW verbinden mit der eher kleinvolumigen Motorisierung, der niedrigen Gewichtsklasse und dem günstigen Preis eines Transporters. Kein Zufall, dass solcherlei Fahrzeuge in Asien erdacht und für Europa bevorzugt in südlichen Ländern gefertigt werden: Beide Regionen sind durch enge Städte

gekennzeichnet und durch die Forderung nach gleichermaßen wendigen, haltbaren wie billigen Transportmitteln.

**Alle 20.000 Kilometer rollt der Nissan zum Service - das ist wenig zeitgemäß.**

Der Nissan Cabstar gehört zu dieser Zwittergattung. Als 3,5-Tonner ist er ein typischer Transporter. Als Frontlenker mit Kippkabine und Leiterrahmen zählt

er zu den LKW. Und zu den Packeseln: Der Pritschenwagen wiegt mit Plane und Spriegel nur gut 2 t - trotz Chassisbauweise und erschwert durch die in dieser Gewichtsklasse ungewöhnliche Zwillingsbereifung entpuppt sich der Nissan als Leichtgewicht, das reichlich Ladung stemmt. Zusätzlich verfügt der Cabstar über Reserven: Die zulässigen Achslasten summieren sich auf 4 t. Und wenn dies alles nicht genug sein sollte, dann schleppt der Nissan auch noch einen 3,5 t schweren Anhänger.

Zu viel sollte man dem Lasterchen aus spanischer Fertigung jedoch nicht auf-

## Im Vergleich: Nissan Cabstar/Mitsubishi Fuso Canter

Baureihe	Nissan Cabstar 35.13	Mitsubishi Fuso Canter 3S13 (3C13)
Breite/Höhe Fahrerhaus	1.800/2.070 mm	1.695 (1.995)/2.100 mm
Radstände	2.900/3.400 mm	2.500/2.950/3.350/3.850 mm
Wendekreis	13,6/15,6 m	10,6/12,2/12,4/14,2 m
Rahmenhöhe		
über Fahrbahn	790 mm	689 mm
Max. Aufbauhöhe	3.950/4.790 mm	3.375/4.095/4.735/5.535 mm
Spur vorn/hinten	1.570/1.385 mm	1.390/1.435 (1.640/1.500) mm
Gewicht Fahrgestell	min. 1.699 kg	min. 1.975 kg
Tragfähigkeit	max. 1.801 kg	max. 1.525 kg
Zul. Gesamtgewicht	3.500 kg	3.500 kg
Anhängelast	3.500 kg	3500 kg
Zul. Achslast v/h	1.750/2.200 kg	1.950/3.000 (1.800/2.500) kg
Zyl. Hubraum	4/2.953 cm <sup>3</sup>	4/2.977 cm <sup>3</sup>
Kraftstoff/Einspritzung	Diesel/Verteilerpumpe	Diesel/Verteilerpumpe
Leistung/min	92 kW (125 PS)/3.600	92 kW (125 PS)/3.200
Max. Drehmoment	272 Nm bei 2.000/min	297 Nm bei 1.800/min
Wartungsintervall	20.000 km	22.500 km
Achsen	Einzelradaufhän./starr	starr/starr
Reifen	195/70 R 15 C	185/75 R 16 C

bürden: Unter der Kabine werkelt zwar mit dem aus allerhand rustikalen Nissan-Fahrzeugen bekannten 3-l-Turbodiesel ein bewährtes Stück Eisen, doch übermäßig viel Mumm hat der Vierzylinder nicht in den Knochen. 92 kW (125 PS) Leistung und 272 Nm Drehmoment genügen zwar allemal für 3,5 t auf Kurz-

zu seinen herausragenden Eigenschaften: Nähert sich die Nenndrehzahl von 3.600 Umdrehungen, gerät der Motor außer Atem. Auf diesem Drehzahlniveau hat die Maschine wenig zuzusetzen, spürbar dann, wenn bei höherem Autobahntempo an Steigungen schnell die Kraft nachlässt.



**Schlichte Instrumente ohne Fehl und Tadel, Schalter und Regler drum herum sind jedoch ein wenig aus der Mode.**

strecken, mehr als eine Baumaschine am Haken auf dem Weg zur Arbeit wäre des Guten aber doch zuviel.

Der Gusseiserner mit haltbarem Nockenwellenantrieb über Stirnräder zeigt ordentlich Durchhaltevermögen, zieht tapfer ab etwa 1.500 Touren los und verträgt in den unteren von fünf prima abgestimmten Gängen auch weniger Drehzahl. Drehfreude jedoch gehört nicht

Feinschmecker-Technik kennt der angejahrte Diesel nicht: Zwei Ventile pro Zylinder, seitliche Nockenwelle, herkömmliche Verteiler-Einspritzpumpe – das schmeckt nach vergangenen Dieselzeiten, wie ebenso der fehlende hydraulische Ventilspielausgleich. An dieser Variante der Maschine kann der Mechaniker noch mit Schraubenschlüssel statt Elektroniktester arbeiten. Und dies ist

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge .....	5.481 mm
Gesamtbreite/Kabine .....	2.100/1.800 mm
Gesamthöhe .....	2.070 mm
Radstand .....	2.900 mm
Wendekreis .....	12.400 mm
Rahmenhöhe über Fahrbahn .....	790 mm
Ladekante Pritsche über Fahrbahn .....	904 mm
Pritschenmaße .....	3.660/2.40/400 mm
Spurweite vorn/hinten .....	1.570/1.385 mm
Fahrgestellgewicht .....	ab 1.699 kg
Fahrgestelltragfähigkeit .....	1.801 kg
Leergewicht mit Pritsche .....	2.160 kg
Nutzlast .....	1.340 kg
Zulässiges Gesamtgewicht .....	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten .....	1.750/2.200 kg
Anhängelast bei 12% Steigung .....	3.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht .....	7.000 kg

## Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor, längs eingebaut, Turbolader und Ladeluftkühlung. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Verteiler-Einspritzpumpe. Elektronische Steuerung. Seitliche Nockenwelle mit Antrieb über Stirnräder, zwei Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Bohrung/Hub 96/102 mm, Hubraum 2.953 cm<sup>3</sup>, Leistung 92 kW/125 PS bei 3.600/min, maximales Drehmoment 272 Nm bei 2.000/min.

**Antrieb:** Fünfgang-Schaltgetriebe mit Knüppelschaltung, Übersetzungen 4,66/2,39/1,38/1,0/0,83, Übersetzung Antriebsachse 3,90, R.-Gang 4,09. Antrieb auf die Hinterräder, selbsttätig sperrendes Differenzial.

## Fahrwerk

**Federung:** vorn Einzeladaufhängung an doppelten Dreieckslenkern, Querblatt-Parabelfeder, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Starrachse, Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator.

**Bremsen:** vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser 276 mm, hinten Trommelbremsen, lastabhängiger Bremskraftregler, ABS (Aufpreis), Motorbremse.

Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse. Reifen/Räder: 195/70 R 15 C auf Rädern 5 J x 15. Lenkung: Kugelumlauf lenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

**Messwerte:** Höchstgeschwindigkeit 130 km/h, Innengeräusche Stand/50/80 km/h: 59/62/65 dB(A). 100 km/h V max 72/75 dB(A). Verbrauch Teststrecke beladen: 13,8 l/100 km

## TEST Nissan Cabstar



**Kombination aus Geheimfach und Schreibplatte: Mittelsitz in der schlanken Kabine.**



**Raum ist in der kleinsten Hütte? Von wegen, im Cabstar geht's eng zu.**

häufiger der Fall: Alle 20.000 km rollt der Nissan zum Service, wenig zeitgemäß. Kurios: Das gleiche Grundtriebwerk gibt es bei Partner Renault in der Feinkostabteilung, verbrämt mit vier Ventilen pro Zylinder, oben liegenden Nockenwellen, Common-Rail-Einspritztechnik.

Die Nissan-Variante mag es unkompliziert: Mit wenigen Handgriffen (indes auf der Fahrbahnseite) ist die Kabine ohne nennenswerten Kraftaufwand gekippt, liegen die Eingeweide des Motors frei. Die regelmäßigen Kontrollen verlangen nach einem kurzen Spaziergang ums Auto: Bremsflüssigkeit wird hinter der Fahrertür kontrolliert, Scheibenwaschwasser auf der gegenüber liegenden Seite. Kühlwasser nimmt der Ausgleichsbehälter rechts hinter der Kabine auf. Luftfilter und Batterie mitsamt Hauptschalter sind am Ende des Rundgangs auf der linken Seite schnell inspiziert. Ausgerechnet die Ölkontrolle ist umständlich: entweder Kabine kippen (vorher Aufräumen nicht vergessen) oder den Beifahrersitz freiräumen und hochklappen. Wer wird sich in der Praxis die Mühe machen?

Umstände verlangt auch das Leben im und mit dem Fahrerhaus. Da mit 1,60 m Breite und kaum mehr als 2 m Höhe knapp bemessen, bedarf das Hinein und Heraus einer gewissen Gelenkigkeit – leichte Gymnastik zur Vorbereitung kann

nicht schaden. Drinnen ist die Beweglichkeit sehr eingeschränkt: Eine andere als die hinterste Raste wird der Fahrersitz kaum einmal sehen, Hochgewachsene touchieren das Dach der Kabine, links drängt sich die Schulter ans Fenster. Trotz des zweifach verstellbaren Lenkrads will sich, derart eingekeilt, keine passende Sitzposition finden. Der Cabstar sitzt, als hätte man den Gürtel aus falschem Imponiergehabe zwei Löcher zu eng geschnallt und übermütig das hauteng geschnittene Hemd aus Jugendjahren wiederentdeckt – Luft einziehen, sonst platzen die Knöpfe ab.

**Die Ausstattung ist umfangreich, dazu Dreijahres-Vollgarantie: Was will man mehr?**

Den Durchstieg nach rechts steht eine dreifache Kombination aus Lenkrad, Schalthebel und Motorbuckel entgegen. Und unten rechts zielt tückisch der Spieß einer altertümlichen Stockhandbremse auf das Schienbein, lauert keine 10 cm vom Knochen entfernt. Der Doppelbeifahrersitz entpuppt sich eher als Platz für überbreite Passagiere. Bei knapp 1,50 m Innenbreite nähme man zu dritt auf engster Tuchföhlung Platz – wie viele



**Ein Spieß zielt aufs Schienbein: altväterliche Stockhandbremse – ja, gibt's denn so was?**

Heringe passen in eine Dose? Auch aus Sicherheitsgründen sollte die Fahrt eines Trios nur kurz ausfallen, der Mittelplatz kennt nur einen Zweipunkt-Statikgurt,

Die Stunde des Nissan Cabstar schlägt, wenn eine billige Arbeitsmaschine gesucht wird.

die Kopfstütze fehlt. Dass Fahrer und Beifahrer in Dreipunktgurten ohne Höhenverstellung sitzen, ist eine lässlichere Sünde.

Welch ein Kontrastprogramm dazu die umfangreiche Ausstattung: Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, Motorbremse, automatische Dif-



**Nach japanischer Art gibt's überall Klappen, Deckel, Öffnungen: Scheibenwaschbehälter rechts im Einstieg.**

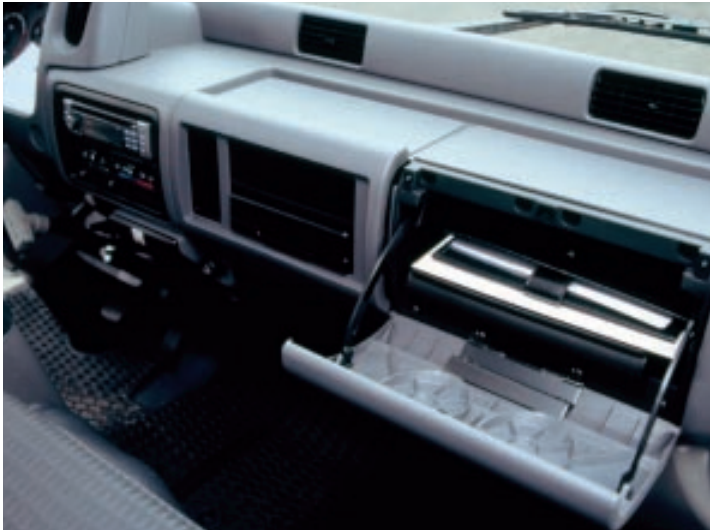
ferenzialsperre mit begrenztem Schlupf, Nebelscheinwerfer und zum guten Schluss eine Dreijahres-Vollgarantie – was will man mehr? Gerne ABS, das es gegen Aufpreis gibt. Bei Preisen ab gut 20.000 Euro ist das zu verschmerzen.

So zeitgemäß wie die reichhaltige Ausstattung wirkt die Optik des Fahrerhauses mit dem aktuellen Nissan-Markengesicht, doch angesichts der Bedienung fühlt man sich in Zeiten versetzt, als ein Nissan noch Datsun hieß. Aus jenen Tagen stammen die Schieberegler für Heizung und Lüftung, auch die etwas willkürlich ausgesuchten und verteilten Tasten. Wie wohltuend heben sich in diesem nostalgischen Umfeld die ebenso schlicht wie klar gezeichneten Rundinstrumente ab. Auch die in der Kabine verwendeten Kunststoffe erinnern an frühere Zeiten, als man abwertend von „Plastik“ sprach. Dass sich beim Testwagen zwei, drei Verkleidungen lösten, auch die Schalthebelmanschette, das zeichnet ein Bild von Lieblosigkeit.

Gleiches gilt für das Thema Ablagen. Die Handschuhe im gleichnamigen Fach dürfen keine üppige Größe haben, ansonsten sind allenfalls ein paar kleine Ablagen für Münzen oder Stifte erwähnenswert. Vorgeschriebene Utensilien wie Warndreieck, Verbandstasche und Warnweste stopft man am besten ins Geheimfach in der Lehne des mittleren Sitzes. Wer sie herausklappt, entdeckt auch ein praktisches Klemmbrett für Papiere im Format DIN A4.



## TEST Nissan Cabstar



**Ablagen sind rar: Das Handschuhfach ist für Handschuhe größerer Nummer nicht geeignet.**



**Ein Dieselmotor als braves Arbeitstier: Nissan-Vierzylinder unter der Kabine.**

Allenfalls durchschnittliche Ansprüche erfüllt das Fahrverhalten des Cabstar. Zwar verfügt er über eine Einzelradaufhängung an der Vorderachse, doch trotzdem muss der Fahrer einiges einstecken, ist jederzeit allzu gut über den Straßenzustand orientiert. Der Lenkung mit ihrem rutschigem Rad wiederum gebracht es an Präzision; der Geradeauslauf des Testwagens wirkte etwas unstet, litt wohl am kurzen Radstand. Kurvige und bucklige Landstraßen jedenfalls sind die Sache des Nissan nicht: Wo moderne Transporter mit Tempo 100 hindurchziehen, beschränkt sich der Fahrer des Leichtlasters wohlweislich freiwillig auf Tempo 80 – auch wenn er schneller fahren dürfte. Dass bei diesem insgesamt unkultivierten Auftritt die Geräuschkul-

lisse recht hoch liegt und die Außenspiegel mit ihrem knappen Blickfeld nervös zittern, das passt ins Bild.

Immerhin, die Bremse ist gut dosierbar, packt griffig zu, assistiert von der Motorbremse. Dank kurzem Radstand dreht der Cabstar fast auf der Stelle, windet sich dank seiner schlanken Statur durch Engstellen, vor denen andere hilflos verharren müssen.

Der Verbrauch des Testwagens lag mit 13,8 l/100 km voll ausgeladen auf der normierten Teststrecke recht hoch, doch dies ist nicht allein auf angejahrte Motortechnik, sondern den Aufbau zurückzuführen: Plane und Spriegel schlucken mehr als ein Kastenaufbau. Zumal, wenn auf der Fahrerkabine ein Spoiler fehlt und Überland- wie Autobahnstrecken un-

ter die Räder genommen werden. Mit seinem großen Tankvolumen von 90 l erzielt der Cabstar trotzdem große Reichweiten.

Die allerdings werden in der Realität wohl kaum einmal ausgenutzt, für größere Strecken ist der Nissan nicht geeignet. Seine Stunde schlägt, wenn eine billige (Fahrgestell ab 21.770 Euro) Arbeitsmaschine gesucht wird. Wenn ein handfestes Kaltblut her muss, das brav und klaglos ackert und schuftet, Überladung und wenig freundliche Behandlung einsteckt und dabei im Dienst von Handwerkern und anderen Dienstleistern wenig Kilometer zurücklegt. Dort ist der Platz des Cabstar, für den es ansonsten eng geworden ist zwischen den zwei Welten von Transportern und Lastwagen.

**RANDOLF UNRUH**