



Sternchen oder Star?

Nissan gibt mit einem Transporter-Komplettangebot europäischer Herkunft Gas. Neben mehreren Ablegern von Renault rückt die Eigenkreation Cabstar in den Mittelpunkt.

Dieser Nissan kommt einem spanisch vor: ein Transporter mit 3,5 t Gesamtgewicht als Frontlenker mit Kippkabine – wie bitte? Hat sich doch Europa längst auf Kurzhauber geeinigt. Frontlenker in dieser Liga? Da war zuletzt der gute alte VW LT der ersten Generation, doch zum Kippen war sich dessen Fahrerhaus zu schade. Nissan kreuzt beim Cabstar aus seinem spanischen Werk die Gene der alten Vorgängermarke Motor Iberica/Ebro mit japanischen Einflüssen. Dort gibt es Frontlenker mit Kippkabine auch als Fliegengewichts-Laster mit 3,5 t. Den Cabstar liefert Nis-

san in Deutschland darüber hinaus auch als 4,5-Tonner; leichtere Ausgaben mit 2,8 und 3,2 t Gesamtgewicht sollen folgen.

Die Angelegenheit hat auf den ersten Blick einiges für sich: Die Raumausnutzung könnte nicht besser sein, was vorne an Haube fehlt, kommt hinten dem Aufbau zugute. Und wer guckt dem Laster schon jemals unter den Rock, sprich unter die Kabine? Nun ja, der Nissan-Fahrer recht häufig, denn nur mit gekippter Kabine langt er an den Ölpeilstab heran – damit macht man sich unter Fahrern keine Freunde.

Dabei hat das Lasterchen in der Transporterklasse durchaus Respekt verdient. Die Zwillingsbereifung an der Hinterachse lässt ihn wie ein halbwegs Großer daherrollen. Dass es sich nur um 15-Zoll-Räder handelt – was soll's, lebt der Mercedes Sprinter, einer der Stars in dieser Klasse, auf größerem Fuß?

Einen richtigen Rahmen nennt der Nissan sein Eigen, der Radstand ist jetzt ein wenig gewachsen. Die Hinterachse verfügt über Parabelfedern, vorn gibt es seit neuestem eine Einzelradaufhängung mit Querblattfeder. Und recht schmuck schaut er nach der jüngsten Überarbei-

Mit fünf Baureihen nach oben

9.000 leichte Nutzfahrzeuge will Nissan in diesem Jahr in Deutschland losschlagen, eine stolze Zahl. Etwas mehr als ein Drittel dieser Autos entfallen jedoch auf den erfolgreichen **Pick-up**. Bei Lieferwagen und Transportern setzt Nissan auf enge Kooperation mit Anteilseigner Renault.

Kubistar heißt der Renault Kangoo als Nissan, zu bekommen ausschließlich als Kastenwagen in zwei Längen und mit drei Motoren. Im vergangenen Herbst erstmals als Nissan vorgestellt, soll der Kleine im Jahr 2004 auf 1.800 Zulassungen kommen.

Der Nissan **Primastar** ist ein Ableger des Renault Trafic. 2,7 bis 3,0 t Gesamtgewicht, Kasten, Kombi und Bus Avantour, Motoren bis hinauf zu 2,5 l Hubraum und 99 kW (135 PS), jedoch nur eine einzige Dachhöhe knapp unter 2 m – so lauten die Eckdaten. Mit 2.500 Primastar hat sich Nissan für dieses Jahr einiges vorgenommen.

Auf 1.000 Zulassungen soll es der Nissan **Interstar** bringen, die Parallelbaureihe zum Renault Master. Der frisch überarbeitete Trans-



Deutlich erkennbare Renault-Abstammung: Kubistar, Primastar und Interstar

porter bestreicht eine Spanne von 2,8 bis 3,9 t Gesamtgewicht, ist zu haben als Kastenwagen, Kombi und Minibus mit bis zu 16 Sitzplätzen. Der stärkste Motor kommt von Nissan und leistet 100 kW (136 PS).

Der Absatz des leicht überarbeiteten **Cabstar** wird sich in Deutschland nach Nissan-Aussage bei 150 Einheiten bewegen. 3,5 und 4,5 t Gesamtgewicht, jeweils zwei Radstände sowie Einzel- und Doppelkabine und eine Maschine mit 92 kW (125 PS) sind im Angebot.



Das Fahrerhaus sitzt ein wenig eng, den verwendeten Materialien fehlt der Charme – das kann der Nissan Atleon besser.

Sachlich und schnörkellos: Drehzahlmesser und Tachometer

tung auch aus. Glatflächig und faltenlos trat der Cabstar schon zuvor auf, jetzt nähert sich sein Gesicht der aktuellen Nissan-Hauslinie an. In vielen europäi-

schen Ländern mag man den Mini-Laster: 76.000 Cabstar seit seinem ersten Auftritt in diesem Gewand 1999 sind nicht der große Hit, aber auch nicht zu

verachten. In Deutschland schätzt man den Cabstar weniger: 129 Autos wurden im vergangenen Jahr neu zugelassen, das lässt sich bei rund 700 Nissan-Partnern mathematisch nur schwerlich in Fahrzeuge pro Händler aufschlüsseln. Die Nissan-Nutzfahrzeugeleute leiten ►

Maße und Gewichte

Länge Fahrgestell	5.391/6.191 mm
Gesamtbreite	1.807 mm
Gesamthöhe	2.070 mm
Radstand	2.900/3.400 mm
Spurweite vorn/hinten	1.570/1.385 mm
Leergewicht	1.699 kg
Nutzlast	1.801 kg
zGG	3.500 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.750/2.200 kg
Anhängelast	3.500 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Turbolader, Ladeluftkühlung, längs unter der Kabine eingebaut, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Verteilerpumpe, eine seitliche Nockenwelle; Bohrung/Hub 96,0/102,0 mm, Hubraum 2.953 cm³, Leistung 92 kW (125 PS) bei 3.600 U/min, maximales Drehmoment 272 Nm bei 2.000 U/min

Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 4,66 bis 0,83

Antriebsachse: Antrieb auf die Hinterräder, Übersetzung Antriebsachse 3,90

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an doppelten Dreieckslenkern, Querblattfedern, Teleskop-Stoßdämpfer; hinten Starrachse mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

Bremsen: Vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Motorbremse, lastabhängige Bremskraftverteilung, ABS gegen Aufpreis, selbstsperrendes Differenzial

Lenkung: Kugelumlauflenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Reifen/Räder: Reifen 195/70 R 15 C auf Rädern 5 J x 15

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel alle 20.000 km

Garantie: drei Jahre/100.000 km

daraus „sehr viel Potenzial“ ab – wer hinterher läuft, der kann immer viele Plätze aufholen. Große Stückzahlen jedoch verhindert die Kippkabine, die einen geläufigen Kastenaufbau nicht zulässt. Der Cabstar rollt nur als Fahrgestell mit den entsprechenden Aufbauten vor, zu denen sich Nissan einiges hat einfallen lassen. Damit will man dem Cabstar zu einem Achtungserfolg verhelfen.

Zwangsläufig entert man den Nissan etwas umständlicher als einen Kurzhauer, Gelenkigkeit ist hier erwünscht. Innen herrscht Nostalgie vor: Ob nun das

15-Zoll-Räder sind nicht sehr üppig, die Zwillingbereifung gehört für einen 3,5-Tonner zu den Ausnahmen.



Wer nach dem Öl peilen will, muss die Kabine kippen. Eher LKW-Tech: der Diesel mit 3 l Hubraum

Plastik rundum bis hin zum rutschigen Bodenbelag oder die schlichten Betätigungselemente von Heizung und Lüftung – irgendwie erinnert der Cabstar verblüffend an die japanischen Transporter der 80er-Jahre. Dies gilt übrigens auch für das Platzangebot im schmalen Fahrerhaus: Die Tür klebt nahe am Körper, große Fahrer touchieren das Dach. Und richtig weit nach hinten geht's mit dem Sitz auch nicht. Dann wäre da noch eine Stockhandbremse, die nach uralter Väter Sitte ins Fahrerhaus zielt. So, meine lieben Kinder, sahen früher einfache Nutzfahrzeuge innen aus. Dabei zeigt doch schon der nur wenig größere Nis-

Gar nicht zeitgemäß: Alle 20.000 km muss der Frontlenker zum Ölwechsel in die Werkstatt.

san-LKW Atleon, um wie viel attraktiver ein modernes Fahrerhaus auftreten kann. Unter der Kabine ackert ein Dreiliter-Turbodiesel mit vier Zylindern, technisch – mit seitlicher Nockenwelle, zwei Ventilen pro Zylinder und Verteiler-Einspritzpumpe – ebenfalls rückwärts orientiert. Immerhin: 92 kW (125 PS) sind nicht von schlechten Eltern, auch wenn das dazugehörige Drehmoment von 272 Nm vergleichsweise milde ausfällt.



In der Praxis hält der Cabstar, unterstützt von eher kurzen Übersetzungen, tapfer im Verkehr mit und zieht dank seines bulligen Hubraums klaglos auch aus niedrigen Drehzahlen. Jedoch teilt er unüberhörbar mit, wer sich da anstrengt. Mit Samtpfoten tritt der großvolumige Vierzylinder nicht gerade auf – es lärmt ganz ordentlich in der kleinen Kabine.

Die hat so ihre Eigenheiten. Da wären einerseits funktionelle und übersichtliche Instrumente ohne Fehl und Tadel, davor ein in Höhe und Neigung verstellbares Lenkkrad, elektrisch verstellbare Außenspiegel und Fensterheber. Andererseits fehlt es an Ablagen außer dem kleinen zweigeteilten Handschuhfach sowie einem klappbaren Fach mit Klemmbrett in der Lehne des Mittelsitzes.

Auch die Sicherheitsausstattung lässt zu wünschen übrig: ABS nur gegen Aufpreis, Scheibenbremsen nur an der Vorderachse, in der Mitte ein statischer Beckengurt, die Gurte für Fahrer und Beifahrer ohne Höhenverstellung – na ja.

Aber eine Motorbremse hilft beim Verzögern, zuschaltbar per Hebel rechts an der Lenksäule. Und falls mal alles nichts mehr nützt, fängt ein Airbag den Fahrer auf. Trotz neuer Einzerradaufhängung vorn hält sich der Komfort in Grenzen, die kleinen Räder scheinen in jedes Schlagloch zu plumpsen, Fahrbahnstöße werden direkt nach oben in die Kabine durchgereicht – Frontlenker sind nicht ganz einfach auf Komfort zu trimmen. Dazu addiert sich eine schlanke Spurweite, wenn auch gerade um fast 10 cm gewachsen. Nein, ein Fahrerauto ist der Nissan nicht, auch wenn sich der Wendekreis auf Hecktriebler-Niveau bewegt.

Ist der Spanier denn wenigstens ein echtes Unternehmer-Auto? Nun, die Nutzlast des Fahrgestells fällt mit maximal 1,8 t anständig aus, bewegt sich in etwa auf dem Niveau des Sprinter und oberhalb des Iveco Daily. Bemerkenswert günstig sieht's mit der zulässigen Anhängelast aus: 3,5 t gebremst – das ist ein Wort.

Zwiespältig wie so manches am Nis-

Dank seines bulligen Hubraums zieht der Cabstar klaglos auch aus niedrigen Drehzahlbereichen.

san muten die nackten Kostendaten an: 20.900 Euro als Einstandspreis für das Fahrgestell sind kaum zu unterbieten, die Dreijahres-Vollgarantie bis 100.000 km beruhigt enorm. Andererseits zwingt Nissan den Cabstar alle 20.000 km zum Ölwechsel in die Werkstatt, das ist nicht zeitgemäß.

Dieses Stichwort gilt für viele Eigenheiten des Cabstar, er wirkt in zahlreichen Punkten wie ein Transporter von gestern zu Preisen von gestern. Wer wenig fährt und wenig Ansprüche an automobilen Qualitäten stellt, der mag damit zufrieden sein. Moderne Transporter aber sehen anders aus. Der Cabstar ist kein Star, höchstens ein Sternchen. Dem einen oder andern wird's schnuppe sein – auch wenn einem der Cabstar ein we-