



Weiß gemacht

Viel Platz und Nutzlast, eine gute Ausstattung und einige rustikale Details – der bullige Nissan ist einfach, aber funktionell.

Der Auftritt ist markig und fest: ein wuchtiger Grill mit Wabengitter, eingerahmt von Kunststoff in blitzender Chrom-Optik, angeschnittene Scheinwerfer, ein Stoßfänger fast wie eine Skulptur – der Nissan NV 400 pocht auf Eigenständigkeit. Die Marke hat bei Transportern, Lieferwagen und leichten LKW viel vor. Deshalb will der NV 400 dem Beob-

Riesiger Radstand und Knubbelnase: Der NV 400 hat in dieser Ausführung eigenwillige Proportionen. Mit seinem eigenständig-markigen Gesicht will er sich abheben.

achter nur zu gern eine markentypische Abstammung weißmachen. Dabei handelt es sich bei diesem 3,5-Tonner um einen Renopel aus der Kooperation von Master und Movano mit individueller Nase.

„Badge engineering“ nennen Fachleute die Technik, aus einem vorhandenen Modell mittels neuem Markenzeichen ein anderes abzuleiten. Nissan hat sich mit Eingriffen bis hin zur eigenen Motorhaube sogar mehr Mühe gegeben. Der V-förmige Macho-Grill vorn auf der Knubbelnase im Stil der hauseigenen Pick-ups und Offroader symbolisiert Selbstbewusstsein und Kraft. Aber was sich rund 6 m lang dahinter anschließt, gibt's genauso auch beim Renault- oder Opel-Händler. Warum also den Nissan NV 400 wählen? Unwahrscheinlich, dass sich bei dieser Konstellation plötzlich eine Vielzahl von Nissan-Transporterfans herauskristallisiert. Eher sprechen pragmatische Gründe für den NV 400: der Händler in der Nähe, das Versprechen von viel Transporter fürs Geld.

Nicht individuell, aber komplett

Nissan lässt sich nicht lumpen: Seitenschutzleisten, Einparkhilfe, halbhohe Verkleidung des Laderaums – alles an Bord. Elektrische Helfer zur Bedienung von Außenspiegeln,



Viel Laderaum, sehr anständige Nutzlast, große Türen – zwar wirkt der Aufbau etwas fragil, doch der Nissan kann anpacken.

Fensterhebern und Zentralverriegelung, eine Vielzahl von Ablagen, verkleidete Trennwand, Beifahrer-Doppelsitz, nicht zuletzt ESP – alles drin, jedenfalls in der etwas besseren Ausstattung namens „Comfort“. Die schlichtere „Pro“-Ausführung schmeckt mit ihren Einschränkungen bei Motorisierung und Karosserievarianten eher Handwerkern. Entsprechend kurz ist die Aufpreisliste, überwiegend zusammengesetzt aus einer Handvoll Pakete. Individuell ist der Nissan NV 400 nicht, aber komplett.

Und er kann anpacken: niedrige Ladekante, bei 6,2 m Länge 12,5 m³ Laderaum, große Türen zum Frachtabteil – das hat was. Gleiches gilt für 1.270 kg Nutzlast trotz Komplettausstattung mit Reserverad, Laderaum-Vollverkleidung einschließlich Holzboden, Klimaanlage plus kleineren Annehmlichkeiten – Respekt. Die Kehrseite wird bei Fahrten auf buckliger Piste deutlich, dann poltert das Fahrgestell, und im Gebälk der Karosserie knarrt es. Der Stabilste und Solideste ist der Nissan also nicht. Aber ein Praktiker, das unterstreichen handfeste Türgriffe und einfach zu erweiternde Heckflügeltüren.

Viel Transporter fürs Geld, das bedeutet auch einen stattlichen Wuchs. 2,07 m Breite sind nicht ohne, die Motorhaube mündet in Brusthöhe. Und der Fahrersitz liegt fast auf dem Niveau von Leicht-LKW. Einfach ins Fahrerhaus hineinlaufen funktioniert beim Nissan nicht.

Platz im Fahrerhaus

Der Weg hinauf jedoch lohnt sich, denn das Fahrerhaus ist geräumig. Seine Siebensachen unterzubringen gerät zum Vergnügen. Ob in der Galerie unter dem Dach, auf und im Armaturenbrett, in Türfächern, einer Galerie vor der Mittelkonsole oder unter dem Doppelbeifahrersitz: Hier kommt ein halber Haushalt unter. Beim späteren Verkauf wird man den einen oder anderen verloren geglaubten Gegenstand wiederfinden. Nur ein Ordner im Format DIN A4 oder ein größerer Laptop sind im unmittelbaren Umfeld des Fahrers nicht sinnvoll unterzubringen. Ansonsten fehlt es an nichts: zwei Steckdosen, ein Schwenktisch in der vorgeklappten Rückenlehne des Mittelsitzes, Leselampe – alles da, hier lässt es sich arbeiten.

Allerdings in recht einfacher Umgebung. Mit Ausnahme der hellen Cockpit-Oberseite dominiert dunkles Hartplastik – kratzfest, wischfest, aber auch wenig anheimelnd. Die Rückwand dagegen ist angenehm gepolstert, das dämpft Geräusch und Temperaturen. Kri-

tik heimst der Fahrersitz ein: zu kurze Sitzfläche, merkwürdig undefinierte Polsterung, wenig Seitenhalt, auf langen Strecken unbequem. Rechter Hand ist der innere Sitz nur Notsitz, denn die vielen Ablagen engen den Beinraum ein.

Die Schalter sind nach Art des Urhebers Renault im Nissan etwas willkürlich verteilt. Aber es sind im Transporter nicht so viele, dass dies ernsthaft Probleme bereiten würde. Außer im Notfall: Auf die Position des Warnblinkschalters in der Dachkonsole muss man erst einmal kommen. Ebenfalls so lala sind die Instrumente. Die Markierungen des Tachos lassen auf den französischen Ursprung schließen, auch gibt es detaillierter ablesbare Drehzahlmesser. Und die Anzeige für Radio, Temperatur sowie Uhr in der Konsole über dem Innenspiegel lässt sich gegen hellen Himmel oder die Sonne kaum entziffern. Nein, die Bedienung ist nicht die Stärke des Nissan und seiner Geschwister.

Aber die Außenspiegel hinter den tief angesetzten Seitenfenstern sind prima, große Ohren mit gut definiertem separatem Weitwinkelfeld für den Blick auf die Hinterachse



NV 400 steht drauf, doch drin ist viel Renault Master – der Nissan unterscheidet sich sachlich nicht von Renault und Opel.

WIR LIEFERN IHNEN 100.000 SPEZIALITÄTEN.



TruckScout24
ist jetzt
AutoScout24
Nutzfahrzeuge

**AUTO
SCOUT 24**

Besuchen Sie Europas großen
Nutzfahrzeugmarkt von
AutoScout24. Hier finden Sie
mit Sicherheit das perfekte
Fahrzeug. Gehen Sie jetzt auf
Entdeckungstour:

www.autoscout24.de



Fakten Kompakt Nissan NV 400



Technische Daten

Maße und Gewichte

Länge gesamt: 6.198 mm, Breite gesamt: 2.070 mm. Höhe gesamt: 2.488 mm. Radstand: 4.332 mm, Wendekreis rechts/links: 15,85/16,30 m. Breite/Höhe Schiebetür: 1.270/1.780 mm, Breite/Höhe Hecktür: 1.580/1.820 mm. Laderaum über Fahrbahn: 557 mm, Laderaum (L/B/H): 3.733/1.765/1.894 mm, Breite zw. den Radkästen: 1.380 mm, Ladevolumen: 12,48 m³. Spurweite vorn/hinten: 1.750/1.730 mm. Leergewicht Testwagen: 2.230 kg, Nutzlast: 1.270 kg, zul. Gesamtgewicht: 3.500 kg, zul. Achslast vorn/hinten: 1.850/2.100 kg, Anhängelast bei 12 % Steigung: 2.500 kg, zul. Zuggesamtgewicht: 6.000 kg.

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Abgas-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub: 85,0/101,3 mm, Hubraum: 2.299 cm³, Leistung: 107 kW (146 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment: 350 Nm bei 1.500-2750/min.

Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb: Mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen: 4,18/2,24/1,39/0,98/0,76/0,60, R.-Gang 3,89, Übersetzung Antriebsachse 4,19. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Schraubenfedern, doppelte Dreieckslenker, Stabilisator. Hinten starre Rohrachse, Einblatt-Parabelfeder. Reifen 225/75 R 16 C auf Rädern 6 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen. Durchmesser vorn/hinten: 302/305 mm. ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/95 Ah, Lichtmaschine 185 A

Füllmengen

Tankinhalt: 105 l
Ölinhalt mit Filter: 9,0 l

Wartung/Garantie

Wartung: Max. 40.000 km/2 Jahre
Garantie: Drei Jahre/100.000 km Werksgarantie, drei Jahre/100.000 km Garantie auf den Lack, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung, drei Jahre Mobilitätsgarantie.

Preis

Nissan NV 400 F35.15
30.700 Euro*
*ohne Mehrwertsteuer

Testergebnis

Beschleunigung

0–50 km/h 4,9 s
0–80 km/h 10,5 s
0–100 km/h 16,6 s

Elastizität

60–80 km/h (IV/V) 4,2/5,9 s
60–100 km/h (IV/V) 9,3/12,2 s
80–120 km/h (VI) 21,5 s

Höchstgeschwindigkeit 154 km/h

Bremsweg*

Aus 100 km/h kalt/warm
43,6/43,6 m
Innengeräusche
Stand/50/100 km/h 51/62/70 db(A)
Kraftstoffverbrauch:
Testverbrauch min./max.
9,0-12,8 l/100 km
*mit Winterreifen

Was unser Tester sagt



Fahrerhaus

+ Hoher, aber bequemer Einstieg, gutes Platzangebot, zahlreicher Ablagen, große Außenspiegel, gute Serienausstattung.

- Instrumente nur mäßig ablesbar, einfache Materialien, Beinfreiheit vor Mittelsitz sehr knapp, Fahrersitz kurz und von mäßiger Qualität.

Antrieb

+ Motor elastisch und laufruhig, auch durchzugsstark, niedriges Geräuschniveau, Verbrauch angemessen, enorme Reichweite.

- Traktion begrenzt, Schaltung wenig präzise.

Fahrwerk/Sicherheit

+ Generell fahrsicher, beladen recht komfortabel, ESP in „Comfort“-Variante serienmäßig, griffige Bremsen.

- Lenkung wenig präzise, Stuckerneigung der Vorderachse, leer auf kurzen Bodenebenenheiten straff, Fahrwerk poltert, großer Wendekreis.

Laderaum

+ Nutzlast günstig, große Türen, einfache Öffnungsmechanik Hecktüren, großer Abstand zwischen den Radkästen, Innenverkleidung lieferbar.

- Keine Zurrösen oberhalb des Bodens.

Kosten

+ Günstiger Grundpreis, umfangreiche Serienausstattung, angemessener Verbrauch, lange Wartungsintervalle, umfangreiche Werksgarantie.

- Wiederverkauf voraussichtlich ungünstig

und gegen den toten Winkel. Nur das gelegentliche angstvolle Zittern bei hohen Geschwindigkeiten missfällt.

Leise und sparsam unterwegs

An Tempo fehlt es dem Nissan nicht, schließlich fährt er in der höchsten Leistungsstufe des 2,3-Liters mit 107 kW (146 PS) vor. Das sehr langhubig ausgelegte Triebwerk sieht tief unten im Motorraum fast schwächling aus und ist kein Ausbund an Temperament, arbeitet aber sehr geschmeidig und vergleichsweise laufruhig. Ein kleines, lästiges Rumoren kennt der Vierzylinder allenfalls bei gut 2.000 Touren, ansonsten legt er recht gute Manieren an den Tag, von dezenten Schnorchel- und Schlüpfgeräuschen beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen abgesehen. Eigenwillig ist der kleine Gasstoß durch die elektronische Motorsteuerung beim Start. Elastisch und ohne zu murren zieht die Maschine in den ersten vier Gängen aus 1.000 Umdrehungen; nur die lang übersetzten beiden oberen Schaltstufen sind damit überfordert. Aber auch hier geht wenig später die Post ab. Der Motor kann mehr, als ihm die etwas unübersichtliche Schaltanzeige zumutet, sie kann der Fahrer getrost außer Acht lassen.

Dem durchzugsstarken Motor trauen die Entwickler viel zu. Mit langer Übersetzung tourt er im sechsten Gang bei 100 Sachen mit kaum mehr als 2.000 Umdrehungen. Die Höchstgeschwindigkeit von knapp 160 Sachen erreicht der Nissan in den beiden oberen Gängen. Wer die Elastizität ausnutzt, ist recht lei-

se und auch sparsam unterwegs: Man muss dem Nissan schon heftig die Sporen geben, dass der Dieserverbrauch über die 12-l-Marke springt. Getankt wird dann, wenn der Dieselpreis erträglich scheint - 105 l bunkert der Nissan, sichert eine enorme Reichweite.

Etwas unausgegoren benimmt sich das Fahrwerk des Transporters. Leer fährt sich der Fronttriebler wie erwartet kopflastig, auch reagiert er etwas unwirsch auf kurze Unebenheiten, und die Vorderachse stuckert. Der enorme Radstand hat einen riesigen Wendekreis zur Folge, auf PKW-Parkplätzen und in Engstellen erinnert die Fahrt mit dem breiten Nissan an Gullivers Reisen. Die Lenkung werkelt ein wenig synthetisch und bei hohen Geschwindigkeiten zu luftig-leicht, der Nissan wirkt dann etwas nervös. Also Gas weg und dezent dahinrollen, dank der sehr zurückhaltenden Geräuschkulisse des Antriebs bleibt auch das Radio an. Zur Entspannung an Bord tragen auch die Bremsen bei. Ohne Fading legte der Nissan zehn Vollbremsungen mit passablen Werten hin, zumal er noch Winterreifen von Conti trug, augenscheinlich keine schlechte Wahl.

Ein Transporter fürs Grobe also, nichts für Feinschmecker. Der handfeste optische Auftritt passt bestens zum Charakter des Nissan NV 400.

Randolf Unruh



Das Cockpit ist schmucklos, aber geräumig, nur für den dritten Mann in der Mitte wird's eng. Beispiel für die Vielzahl an Ablagen: Vier Türfächer nehmen große und kleine Dinge auf.

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

AB SOFORT UNTERWEGS MIT „BODYGUARD“

MIETEN SIE IHREN SCHUTZENGE!



- Ein Sicherheitskonzept, das Leben rettet.
- Ausstattung mit ACC und LDWS zur Vermeidung von Unfällen.
- Sichern Sie sich jetzt Ihren „BODYGUARD“.

Freecall 0800 72 25 32 73



PacLease
Truck & Trailer
Rental



Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

www.paclease.de