Beim Test zeigte sich der Nissan Cabstar 35.13 als 3,5-Tonner mit 130 PS Motorleistung als flotter und wendiger Leicht-LKW.

Nissan Cabstar 35.13

Wendig und agil

Der Nissan Cabstar punktete beim Test als flottes Arbeitstier in der 3,5-t-Gesamtgewichtsklasse.

Der Leicht-LKW Cabstar 35.13 von Nissan war beim Test als wendiges, agiles und vielseitiges Gefährt für Handwerk, Handel, Transport und Vermietung in der Gesamtgewichtsklasse von 3,5 t unterwegs. Der Cabstar ist ein Kind der Globalisierung und ein erprobtes asiatisches „Schmalspurkonzept“, das in Spanien für Europa mit vielen europäischen Komponenten produziert wird. Zu den hervorragenden Merkmalen zählen vor allem die hohe Wendigkeit sowie das leichte und robuste Leiterrahmen-Fahrgestell-Konzept mit Heckantrieb für die einfache Adaption unterschiedlicher Aufbauten. Ein weiterer Pluspunkt ist das geringe Eigengewicht für hohe Nutzlasten. Seit 2007 bietet Nissan den Cabstar auch noch als Komplettfahrzeug mit spezifizierten Branchenlösungen an. Ein Beispiel ist das Testfahrzeug Cabstar 35.13 mit Kofferaufbau und Ladebordwand für Transport und Vermietung.

Der Cabstar besitzt mit den riesigen Scheinwerfereinheiten in Klarglasoptik ein sympathisches und zeitgemäßes Antlitz. Außerdem zeigt sich das Testfahrzeug Cabstar 35.13 ziemlich stark motorisiert: Der 2,5-l-Turbodiesel leistet 130 PS bei 3.600/min und gibt sein maximales Drehmoment von 270 Nm bei 1.800/min ab. Auf das Gesamtgewicht von 3,5 t gerechnet stehen dem Fahrer bei voller Auslastung immerhin ein Leistungsverhältnis von 37,1 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 72,1 Nm/t zur Verfügung.

Der Cabstar wurde mit leerem Kofferaufbau gefahren. Schon beim Teststart klappte es mit der Pedalerie auf Anhieb: Reibbelagschonend steuert die Motorelektronik das Drehmoment beim langsamen Einkuppeln für ein Anfahren ohne Fahrpedalbetätigung. Allerdings erlebt der Fahrer ein bemerkenswertes Spurt-

vergnügen, wenn er kräftig aufs Gaspedal drückt. Der leere Cabstar bringt die Motorpower gerade noch so auf die Straße – teilweise schon mit Schlupf an der Antriebshinterachse. So dürfte sich der Cabstar 35.13 sowohl leer als auch beladen fast PKW-artig flott und einfach bewegen lassen, um zum Beispiel im Stadtverkehr mitzuschwimmen oder auf der Landstraße gut voranzukommen.b

Der Nissan Capstar dürfte sich auch beladen PKW-artig flott bewegen lassen.

Der Cabstar bietet bei einer Fahrzeuglänge von 6,29 m etwa 4,60 m Ladelänge und ein Koffervolumen von rund 22,5 m³.

Die Auslegung des Antriebsstrangs auf etwa 133 km/h bei 3.600/min in der höchsten Getriebestufe des 5-Gang-Getriebes trifft die Motorcharakteristik recht gut. Der Common-Rail-Turbodiesel zeigt auch in unteren Drehzahlbereichen ab 1.200/min noch Durchzugsvermögen und hohe Elastizität. So lässt sich der Cabstar im Stadtverkehr und im Überlandverteilereinsatz von leichter Hand und mit wenig Schaltarbeit bewegen.

Beim Thema Wirtschaftlichkeit hinterließ der Cabstar ebenfalls einen guten Eindruck. Er war auf der sehr anspruchsvollen Teststrecke mit hügeliger Topographie günstig unterwegs. Das leere Testfahrzeug kam bei flotter Fahrt auf der Landstraße mit Ortsdurchfahrten und Serpentinenabschnitten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 70,6 km/h mit einem Durchschnittsverbrauch von etwa 10,4 l/100 km aus. Auf der Autobahn wurde bei angestrebten 130 km/h eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 105 km/h erreicht. Das kostete allerdings auch einiges an Kraftstoff, wie der Durchschnittsverbrauch mit dem Maximalwert von 17,2 l/100 km zeigt. Dagegen waren es bei angestrebten 110 km/h günstige 13,5 l/100 km bei 98,6 km/h. Auf der 205,1 km langen Teststrecke wurde ein Gesamtergebnis von 14,3 l/100 km bei 88,5 km/h erzielt.

Beim Cabstar ist das Aufsitzen in den Fahrersitz dank niedrigem Fahrerhausboden und einstufigem Einstieg praktisch in einem Zug erledigt. Die kompakte Standardkabine im Aufmaß von rund 1,70 m Länge und 1,87 m Breite sowie einer Dachhöhe von etwa 2,12 m über der Fahrbahn bietet innen mehr Platz als von außen vermutet. Der Überstieg zur Beifahrertür verlangt jedoch Sportlichkeit. Die weiten Verstellwege von Lenkrad und Fahrersitz ermöglichen auch großgewachsenen Fahrern eine ergonomisch günstige Einstellung. Das Cockpit ist ansprechend gestaltet und übersichtlich instrumentiert. Neben den zahlreichen Stau- und Ablagefächern sind das Dokumentenfach über dem Kombiinstrument und die Flaschenhalter im Armaturenbrett besonders praktisch.

Weiterhin kann der Cabstar 35.13 dank ordentlicher Fahrwerksabstimmung, direkter und zielgenauer Lenkung, geringem Geräuschniveau in der Kabine sowie solider Verarbeitung und guten Sichtverhältnissen auf das Verkehrsgeschehen punkten. Außerdem besitzt der Cabstar dank Unterfahrschutz, Euro-4-Motorisierung mit AGR-Technik und Katalysator, 2-Kreis-Hydraulik-Servo-Betriebsbremse, ABS (aufpreispflichtig) und Scheibenbremsen einen zeitgemäßen Hintergrund.

Nissan hat den Cabstar geschickt als wirtschaftlichen Leicht-LKW für den harten Arbeitsalltag konzipiert. Anders als die meisten 3,5-Tonner kann es der Cabstar in Sachen Nutzlast leicht mit der selbsttragend konzipierten Transporter-Konkurrenz aufnehmen. Dafür spricht seine Fahrgestell-Tragfähigkeit von bis zu 1.795 kg, womit der Cabstar im 3,5-t-Segment trotz 130-PS-Motor und Fünf-

Mit einem Wendekreisdurchmesser von rund 13,40 m bei 3,40 m Radstan zeigt sich der Cabstar als wendiges Gefährt.

TECHNISCHE DATEN

Nissan Cabstar 35.13:

Als Leicht-LKW mit Kofferaufbau und Ladebordwand

Maße und Gewichte:

Länge: 6,29 m; Breite: 1,87 m; Höhe (Kabinendach): 2,12 m; Komplettfahrzeug: Breite: 2,17 m; Höhe: 2,95 m; Radstand: 3,40 m; Wendekreisdurchmesser: 13,40 m; Leergewicht (Komplettfahrzeug mit Aufbau und Ladebordwand laut Fahrzeugschein): 2.675 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 1,75 t/2,2 t; zulässiges Gesamtgewicht/Gesamtzuggewicht: 3,5 t/7,0 t

Antriebsstrang:

Motor: flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor gemäß Euro 4 mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung sowie AGR (Abgas-Rückführung) und Katalysator; Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung; Hubraum: 2,5 l; Leistung: 130 PS (96 kW) bei 3.600/min; maximales Drehmoment: 270 Nm bei 1.800/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung;

Getriebe: 5-Gang-Schaltgetriebe, Übersetzungsverhältnisse von 4,66:1 bis 0,83:1; Rückwärtsgang:4,09:1

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Starrachse; Übersetzung: 4,11:1; Gesamtauslegung: 3.600/min bei 130 km/h

Fahrwerk:

Federung: vorne: Einzelradaufhängung mit Dreiecks-Querlenkern, Stahlblatt-Querfedern, Stoßdämpfer und Stabilisator; hinten: starre Antriebsachse mit Stahlblatt-Parabelfederung Stoßdämpfer und Stabilisator

Bremsen: hydraulisches 2-Kreis-Betriebsbremssystem mit Unterdruckverstärker und Scheibenbremsen rundum ABS (Sonderausstattung)

Reifen: 195/70 R15; Hinterachse Zwillingsbereifung

Der Fahrerplatz im Cabstar ist in allen Punkten gut gelungen.

Respektabel: die Nutzlast von etwa 825 kg

gangschaltung eine Spitzenposition einnimmt. So bietet das Testfahrzeug mit Plywood-Leichtbaukoffer und 750-kg-Ladebordwand – Leergewicht 2.675 kg laut Fahrzeugschein – noch eine respektable Nutzlast von etwa 825 kg bei 3,5 t Gesamtgewicht. Und das mit einem Koffervolumen von 22,5 m^3 in einem Aufmaß von 4,60 m x 2,17 m x 2,25 m (Länge x Breite x Höhe). Dank einer bemerkenswert hohen technischen Anhängelast gebremst von 3,5 t, lässt sich die Transporteffiziens nochmals gewaltig steigern.

Das Testfahrzeug zeigt, dass Nissan mit der Cabstar-Baureihe ein guter Wurf geglückt ist. Neben den zeitgemäßen Kabinen, saubereren und leistungsstarken Motoren sowie frischem Design trumpft die Baureihe auch mit großer Variantenvielfalt auf: Drei Motoren, zwei Getriebe (5- und 6-Gänge), drei Radstände (2,50 m 2,90 m und 3,40 m), zwei Kabinengrößen (Standard- und Doppelkabine) und vier Gewichtsklassen von 2,8 t bis 4,5 t bilden die typenreiche Basis. Das Motorenangebot beginnt beim Vierzylinder mit 2,5 l Hubraum und wahlweise 110 PS (81 kW) sowie 130 PS (95 kW) und reicht bis zur Spitzenmotorisierung mit dem 3-l-Common-Rail-Diesel, der 150 PS (110 kW) leistet.

Als echter Frontlenker vereint der Cabstar kompakte Abmessungen mit maximaler Laderaumkapazität. So sind bei maximaler Ausnutzung des hinteren Überhangs bis zu 75 Prozent der Fahrzeuglänge für die Ladung nutzbar. Durch das günstige Verhältnis von Radstand zu Gesamtlänge und den weiten Lenkeinschlag gehört der Cabstar zu den wendigsten Transportern: Der Wendekreis beim längsten Radstand beträgt zum Beispiel 13,40 m.

Hinzukommt schon beim Grundmodell Cabstar Pro, das laut verhandelbarer Nettopreisliste von Nissan ab 25.400 Euro zu bekommen ist, eine erfreulich komplette Serienausstattung wie kippbares Fahrerhaus mit Doppel-Beifahrersitzbank sowie Differentialsperre mit begrenztem Schlupf an der Hinterachse. Die nächst höhere Ausstattungsversion „Comfort“ ab 26.600 Euro bietet zusätzlich eine Rollsperre (Easy Hill Start) als Anfahrhilfe, einen Bordcomputer und eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung. Beim Cabstar in der empfehlenswerten Testfahrzeug-Ausstattungsversion kommen noch das ABS für 350 Euro und die Klimaanlage für 1.090 Euro hinzu, woraus sich ein Kaufpreis von 28.040 Euro für das Cabstar-Fahrgestell ergibt.

ADELBERT SCHWARZ

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

Komfortabler und sicherer kuppeln

VBG hat auf der IAA das Multi-Funktions-Konzept MFC präsentiert. Der Verkauf in Skandinavien hat bereits begonnen. Der Start für das restliche Europa wird 2009 erfolgen.

Das vollständig integrierte MFC ermöglicht es dem Fahrer, den kompletten Kupplungsprozess vom Fahrerhaus aus zu bedienen. Alle Kupplungs-Funktionen – elektrisch, pneumatisch oder mechanisch – sind vollständig integriert, was zu einem Maximum an Komfort, Bedienungsfreundlichkeit und Sicherheit führt. Im nächsten Jahr soll zusätzlich eine hydraulische Verbindung ergänzt werden.

Teil des MFC-Konzepts ist eine neuartige Zugöse mit eingebauten elek-trischen und pneumatischen Anschlüssen. Die Kupplung selbst ist durch eine wetterfeste Klappe geschützt, die sich vor dem Kupplungsvorgang selbsttätig öffnet. Nach dem Abkuppeln der Deichsel verschließt sich die Klappe wieder. Der gesamte Vorgang kann auf einem Display im Armaturenbrett geführt und überwacht werden. Hierbei kommen Ultraschallsensoren an und in der Kupplung zum Einsatz. Prototypen haben bereits erfolgreich ein mehr als zweijähriges Testprogramm bestanden. Die Erprobungsfahrzeuge haben dabei rund 200.000 km Jahresfahrleistung absolviert.

Neben der Bedienungsfreundlichkeit und der Sicherheit, die das System bietet, haben die Testfahrer einstimmig das Fehlen von Rückstößen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger während der Fahrt gelobt. Da MFC dieses Problem vollständig beseitigt, steigert sich der Fahrkomfort beträchtlich. Das Diagnose-Display bietet zudem die Möglichkeit, die Zahl der Kupplungsvorgänge oder auch die gefahrenen Kilometer mit oder ohne Anhänger auszulesen. **GER**

Diagnose-Display

MFC-Demovorführung