



Wahlmöglichkeit: Der NV400 steht als Front- und Hecktriebler parat.



Praktisch: Zahlreiche Ablagen sollen das Transporteursleben erleichtern.



Vielfalt: Je nach Version beträgt das Ladevolumen acht bis 17 Kubikmeter.

## Der dritte Mann

Mit Zeitverzögerung komplettiert jetzt Nissans NV400 die Runde um Renault Master und Opel Movano.

Natürlich war Olivier Ferry auf die Frage, warum der Nissan NV400 so viel später als die Geschwister Renault Master und Opel Movano sein Debüt feiert, vorbereitet. Eine neue Unternehmensstrategie, lautete die Antwort des Directors LCV & Fleet Sales von Nissan Center Europe.

Will heißen: Der Markt sollte sich von der Finanzkrise ein wenig erholen, die vor allem mit dem Interstar-Nachfolger adressierten Handwer-

ker sollten wieder ausreichend liquide sein.

Rund 18 Monate später scheint der Augenblick für den mindestens 23.100 Euro teuren Nippon-Nachzügler, den es als Front- und Hecktriebler gibt, offenbar günstig. Mit einem eigenständigen Gesicht will sich der NV400 nun dem harten Konkurrenzkampf stellen. Insbesondere das Zusammenspiel aus Wabengrill und robust wirkendem Stoßfänger dürfte viele Handwer-

ker überzeugen – wengleich die Drillingsbrüder mit Rhombus und Blitz hier ebenfalls eine sehr gute Figur machen. Aus rein optischen Gesichtspunkten nur eine Frage des Geschmacks.

Diesen trifft bekanntlich auch der überzeugende, von Renault federführend entwickelte 2.3 dCi. Die Leistungsstufen: 100, 125 und 146 PS. Nissan spendiert dem Turbodiesel stets einen Partikelfilter, weshalb die Euro-5-Norm Fuhrparkbetreibern nie Bauchschmerzen bereitet.

Bei diesem Kopf-an-Kopf-Rennen, was Performance und Optik betrifft, müssen Flottenchefs für ihre Investitionsentscheidung wohl oder übel die Preislisten der drei Transporter-Geschwister wälzen. Nur so viel vorab: Die Einstiegskurse sind mehr oder weniger auf einem Niveau, Nuancen machen den Unterschied.

Beispielsweise fährt Nissans NV400 serienmäßig unter anderem mit ABS, Fahrerairbag, elektrisch einstell- und beheizbaren Außenspiegeln, E-Fensterhebern, höhenverstellbarem Lenkrad sowie in der Höhe justierbarem Fahrersitz, der den Fahrer mit

Armlehne und Lordosenstütze verwöhnt, vor. Gut fürs Budget: die ab den 3,3-Tonnern stets aufgesteckten Allwetterreifen.

Für 490 Euro lässt sich ein Schwingsitz samt Federung ordern, für 500 Euro das aus ESP (Serie bei Comfort) und Beifahrerairbag geschnürte Sicherheitspaket. Wer häufig Park- oder Rangierschäden zu beklagen hat, sollte über 171 Euro für die Einparkhilfe vorn und 455 Euro für die Rückfahrkamera nachdenken. Letztere sitzt in der Sonnenblende schräg über dem Fahrerhaupt.

Weitere Pro-Argumente: die auf 40.000 Kilometer oder zwei Jahre ausgedehnten Ölwechselintervalle, die wartungsfreie Steuerkette und die drei Jahre Garantie.

Vier Längen, drei Radstände und Höhen sowie in Aussicht gestellte Pritschen-, Dreiseitenkipper- oder Kofferwerkslösungen – die Aufholjagd kann beginnen. Master und Movano, aufgepasst. PN Af

### Nissan NV400 L2H2

Modell	2.3 dCi 100 DPF	2.3 dCi 125 DPF	2.3 dCi 150 DPF
Motor/Hubraum (cm³)	R4/2.298	R4/2.298	R4/2.298
Leistung (kW/PS/min)	74/100/3.500	92/125/3.500	107/146/3.500
Drehmoment (Nm/min)	285/1.250	310/1.250	350/1.500
Getriebe	Sechsgang manuell		
L x B x H (mm)	5.548 x 2.070 x 2.485		
zul. Gesamtgew. (kg)	3.300	3.300	3.500
Laderaumvol. (m³)	10,8	10,8	10,8
Nutzlast (kg)	1.390	1.390	1.545
0–100 km/h (s)	k.A.	k.A.	k.A.
Spitze (km/h)	134	143	140
Normverbr. (l/100 km)	8,3 D	8,3 D	8,2 D
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	221	221	229
Preis (netto/Euro)	ab 26.300	ab 27.000	ab 29.600