



Frühlingskur für den NT400 Cabstar

- **Ein Motor, drei Leistungsstufen, weniger Gewicht**
- **Überarbeitetes Interieur mit mehr Komfort**
- **Aufbaufreundliche Elektrik mit neuen Schnittstellen**

Die Runderneuerung der Nissan Nutzfahrzeugpalette geht weiter. Jetzt kommt der NT400 Cabstar zu den Händlern - mit vielen Neuheiten am und unter dem kippbaren Frontlenker-Fahrerhaus. Der Cabstar mit dem Typkürzel "NT400" ist der leichteste unter den Leicht-Lkw des japanischen Herstellers. Wobei "NT" für Nissan Trucks" steht (NV - Nissan Vans - bezeichnet die Transporter, NP - Nissan Pickup - die Pickups). Die die Ziffer umreißt grob das Gesamtgewicht. Im Falle des NT400 Cabstar liegt es zwischen 3,5 und 4,5 Tonnen. Abgelastete Varianten mit 2,8 und 3,2 Tonnen Gesamtgewicht sind ebenfalls auf Wunsch verfügbar. Mit einer Fahrgestell-Tragfähigkeit von bis zu 1.840 Kilogramm gehört der NT400 Cabstar zu den nutzlaststärksten Vertretern seiner Klasse.

Drei Leistungsstufen aus 2,5 Liter Hubraum

Die wichtigste Neuerung betrifft die Motorenpalette: Für die stärkste Motorisierung (110 kW/150 PS) des bisherigen Cabstar sorgte der drei Liter große Vierzylinder ZD30. Diese Leistungsstufe übernimmt beim neuen NT400 Cabstar der 2,5-Liter-Vierzylinder YD25, der nun alle drei Einstellungen von 90, 100 und 107 kW respektive 122, 136 und 145 PS bedient. Der Motor erfüllt mit Partikelfilter, Abgasrückführung und Oxi-Kat die derzeit geltenden Abgasregeln nach Euro 5b+. Das heißt, er kommt ohne die Einblasung von AdBlue in den Abgasstrom aus und damit ohne einen dritten Betriebsstoff aus. Günstiger Nebeneffekt: Der 2,5-Liter-Motor ist um 45 Kilogramm leichter als der der Dreiliter-Motor, was direkt der Nutzlast zu Gute kommt.

Vielseitige Aufbauten ab Werk

Vielseitigkeit ist und bleibt die große Stärke des neuen NT400 Cabstar. Kofferaufbauten, Kipper und Pritschen gibt es ab Werk, die Fahrgestelle sind nun noch besser für die schnelle und problemlose Ergänzung durch den Aufbauhersteller gerüstet. Die Rahmenoberkante ist vollkommen eben und ohne Vorsprünge gestaltet. Sämtliche elektrische Anschlüsse sind nun als "Plug & Play"-Lösung vorbereitet. Dazu gehören auch bereits ins Armaturenbrett integrierte Kontrolllampen und Ausschnitte für zusätzliche Schalter sowie bereits im Rahmen vorverlegte Kabelstränge für die Aufbauten.

Drei Radstände, zwei Gesamtgewichts-Klassen und die Verfügbarkeit von Einzel- oder Doppelkabine erleichtern die genaue Spezifikation auf den jeweiligen Einsatz des neuen NT400 Cabstar.

Der NT400 Cabstar im Detail

Äußerlich ist der neue NT400 Cabstar an seinem aufgefrischten Kühler-Design und den neuen Klarglas-Scheinwerfern erkennbar. Die seitlichen Blinklichter sind jetzt für optimale Sichtbarkeit in die Außenspiegel integriert. Bei den Außenfarben ersetzt nun ein elegantes Grau-Metallic den Farbton Hellblau-Metallic.

Den Innenraum werten neue Stoffe und Verkleidungs-Materialien auf. Das neu geschnürte Winter-Paket beinhaltet jetzt nicht nur elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel sondern auch eine Sitzheizung für den Fahrersitz und einen zusätzlichen Wärmetauscher für die Doppelkabine.

Gefeilt wurde auch am Armaturenbrett. Den mittleren Komfort-Block bestimmt nach wie vor der Doppel-DIN-Schacht für die großen Nissan-Radio-/CD-Kombinationen. Neu ist neben den Auxiliary- und USB-Anschlüssen auch eine Buchse für den direkten Anschluss eines Apple I-Phones oder Tablets. An der Stelle des Aschenbechers befindet sich nun eine weitere Ablage.

Vollkommen neu gestaltet wurde der Armaturenräger: Tacho und Drehzahlmesser rahmen nun das Display des neuen Bordcomputers ein. Er zeigt unter anderem lastabhängig die Ölwechselintervalle und den Ölstand an. Außerdem gibt er Schalteempfehlungen für die ökonomische Gangwahl. Selbstredend ist ein Trip-Computer mit Verbrauchsanzeige Teil des Systems.

Gewicht minimieren

Im Sinne einer weiteren Nutzlastoptimierung verzichtet der NT400 Cabstar auf ein Ersatzrad und das zugehörige Werkzeug. Das spart weitere 30 Kilogramm Gewicht, die abermals der Nutzlast zu Gute kommen. Die Mobilität sichert im Notfall die serienmäßige Tire-fit-Ausrüstung, die als Kompressor und Dichtmittel direkt hinterm Fahrersitz verschwindet. Optional ist die Ersatzrad-Ausrüstung jedoch nach wie vor bestellbar.

Kräftiger Antriebsstrang

Alleiniges Triebwerk für den NT400 Cabstar ist nun der 2,5 Liter große Vierzylinder YD25. Die ersten beiden Leistungsstufen mit 90 kW/122 PS und 100 kW/136 PS wurden lediglich dem Abgasstandard Euro 5b+ angepasst, Nennleistung und Drehmoment (250 beziehungsweise 270 Nm) blieben gleich.

Der Neue im Team ist gleichzeitig die Spitzenmotorisierung des NT400. Mit 107 kW/145 PS liegt seine Nennleistung bei 3.600 Umdrehungen nur unwesentlich unter der des drei Liter großen Vorgängers. Seine Leistungsentfaltung im wichtigen mittleren Drehzahlbereich, also dort, wo überwiegend gefahren wird, ist jedoch dank wuchtiger 350 Nm Drehmoment genauso groß wie beim Vorgänger. Gleichzeitig ist der 2,5-Liter-Motor nicht nur 45 Kilo leichter sondern auch umweltfreundlicher: Bis zu 20 Prozent weniger Verbrauch verbessern die CO₂-Bilanz ganz erheblich. Die von 30.000 auf 40.000 Kilometer verlängerten Ölwechselintervalle bedeuten außerdem höhere Verfügbarkeit durch weniger Standzeiten in der Werkstatt.

Die beiden stärksten Leistungsstufen sind stets mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt und stehen für die 3,5- und 4,5-Tonner zur Verfügung. Der 90-kW-Motor ist nur den 3,5-Tonnern und leichteren Versionen vorbehalten und treibt über ein Fünfgang-Getriebe die doppelbereifte Hinterachse an.

Radstände und Aufbaulängen für jeden Zweck

Nach wie vor gibt es den NT400 Cabstar in den drei Radständen 2.500, 2.900 und 3.400 Millimeter. Im Falle einer Einzelkabine lassen sich damit maximale Aufbaulängen von 3,47 , 4,13 und 4,96 Metern realisieren. Beim Doppelkabiner lauten die entsprechenden Ladelängen 3,13 und 3,96 Meter.

Abgasnachbehandlung ohne aufwändiges SCR-Verfahren

Den derzeit gültigen Abgasstandard Euro 5b+ erfüllt der 2,5-Liter-Vierzylinder ohne die Einblasung einer wässrigen Harnstofflösung ("AdBlue") in den Abgasstrom. Dieses SCR (Selektive katalytische Reduktion) genannte Verfahren zur Reduktion von Stickoxiden nach Euro-VI-Standard ist für Leicht-Lkw wie den NT400 Cabstar erst ab August 2016 nötig. Bis dahin gilt die Übergangslösung Euro 5b+. Danach treten die strengeren NO_x-Grenzwerte nach Euro VI in Kraft, die einen zusätzlichen SCR-Kat und einen AdBlue-Tank erforderlich machen und damit nicht nur Mehrgewicht sondern auch Mehrkosten für den Betreiber bedeuten. Schon jetzt überwacht die On-Board-Diagnose die Einhaltung aller Grenzwerte unter allen Betriebsbedingungen. Für den seltenen Fall, dass sich durch längeres Nichterreichen der nötigen Abgastemperaturen der Partikelfilter einmal zusetzt, kann der Fahrer den Filter per Tastendruck frei brennen.