

Testnotizen zum Nissan NV 200 1.5 dCi Kombi Premium mit Taxipaket von Intax und Behinderten-Umrüstung von Reha-Automobile Heinz Eikenberg

Im Test vom 30. August. bis zum 16. September 2011.

Kennzeichen: K – EI 5009

Von Redaktion TAXI, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH

Aschauer Straße 30

81549 München

Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69

E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Die kastenförmige und relativ schmale Karosserie ist **nach vorn und nach hinten gut einzusehen**. Den kurzen Bug kann der Taxifahrer gut einschätzen, die Sicht durch die **Heckscheibe** ist gut, obwohl sie von hinten wie ein schmaler Schlitz wirkt. Der **Heckwischer** hält einen Großteil der Heckscheibe frei. Im Testwagen war eine **Rückfahrkamera** eingebaut, deren Bild rechts neben dem Tacho samt Hilfslinien wiedergegeben wird. Dort ist die Abbildung recht klein, bei eingeschlagenem Lenkrad wird sie bisweilen vom Lenkradkranz und der Hand des Fahrers eingeschränkt. Dennoch ist sie ein gutes Hilfsmittel, solange mit nicht am Tag das Abblendlicht eingeschaltet hat. Dann ist das Kamerabild abgedimmt und kontrastarm.

Die **Außenspiegel** sind schön groß und geben bei korrekter Einstellung auch die Sicht an die beim Rangieren gefährdeten Radläufe frei. Beim Schulterblick nach links vor dem Spurwechsel stören die Stege in den beidseitig eingebauten Schiebetüren, während vor dem Spurwechsel nach rechts ein Blick in den Rückspiegel genügt. Die im Testwagen, einem Vorserienfahrzeug, verbauten Schiebefenster in den Schiebetüren haben den Weg in die Serie nicht gefunden.

Der **Tankeinfüllstutzen** sitzt hinter der Beifahrertüre und vor der rechten Schiebetüre, wo er den Lauf der Tür nicht stört. Trotz der weiten Entfernung zum Fahrerplatz wird die Tankklappe per Taste links unterhalb des Lenkrads fernentriegelt.

Die vorderen **Einstiege sind bequem**, die Vordersitze haben einen angenehme Höhe mit guter Übersicht. Die seitlichen Schiebetüren sind etwas schmal, nach hinten zu steigen, erfordert Gelenkigkeit.

Innenraum

Das **Lenkrad** des NV 200 lässt sich nur in der Höhe und nicht in der Entfernung verstellen. Der Fahrer blickt auf schmucklose, aber umso besser ablesbare Instrumente. Das Feld links vom mittigen Tacho ist den Warnleuchten vorbehalten, das rechte zeigt den Tankinhalt in digitalen Balken sowie den Tageskilometerzähler an, solange es vorwärts geht. Bei Rückwärtsfahrt erscheint stattdessen das Bild der

Rückfahrkamera. Wahlweise kann man sich weitere Angaben aus dem Bordcomputer anzeigen lassen.

Während die **Türablagen** so schmal sind, dass außer ein paar CD oder Taschentuch-Päckchen dort nichts mehr hineinpasst, bietet der NV 200 zwei **praktische Getränkehalter** links vom Lenkrad und rechts oberhalb des Handschuhfachs. Dort bleiben auch volle 0,5-l-Flaschen in Kurven stehen. Das **Handschuhfach** wird nach unten geöffnet. Es beherbergt die Fahrzeugunterlagen, die man selten braucht. Stattdessen kann man eine hohe offene Ablage nutzen. Da sie nach vorn geneigt ist, bleiben dort abgelegte Gegenstände sicher am Platz.

Zwischen den Vordersitzen hat der NV 200 zwei flache Ablagen, deren Umrandungen allenfalls Taschentuch-Päckchen an ihrem Platz halten. Dort könnte man ein Handy ablegen und an der darüber angebrachten 12-Volt-Steckdose laden. Ein **Klappfach zwischen den Vordersitzen** wird nach vorn aufgeklappt. Dort hinein passt eine 1-l-Flasche. Dahinter sind zwei weitere, auch von hinten zugängliche Getränkehalter platziert, in denen 0,5-l-Flaschen ebenfalls gut stehen. In den Schiebetüren kann man ebenfalls je eine 0,5-l-Flasche unterbringen.

Unter dem Fahrersitz hatte der Testwagen eine Schublade, in der der Taxifahrer beispielsweise eine dicke Geldbörse mit Wechselgeld unterbringen könnte.

Die **Armaturentafel und die Seitenverkleidung sind sauber verarbeitet**, die verwendeten Kunststoffe fühlen sich nicht so billig an wie in manchen Wettbewerbern. Die Drehschalter für Heizung, Belüftung und Klimatisierung sind ebenfalls gut verarbeitet. Über vier Luftdüsen werden die vorne Sitzenden gut mit Frischluft versorgt.

Der **Schalthebel** ist in der Mittelkonsole gut und griffgünstig untergebracht. Oben auf der Mittelkonsole hat Intax eine sauber eingepasste Konsole für das Funkgerät und den Datenfunk montiert. Beim Testwagen saß das Taxameter im Spiegel.

Der Längsverstellbereich der **Vordersitze** ist für große Fahrer und Fahrgäste knapp. Man sitzt dort sehr aufrecht und angenehm. Große Fahrer wünschen sich aber eine längere Beinauflage. Der Fahrersitz ließ beim Testwagen eine Höhenverstellung und eine Lendenwirbelstütze vermissen. Beide Merkmale gibt es weder beim Kombi noch bei der Pkw-Variante namens Evalia. Die Neigung der Vordersitzlehnen lässt sich nur mit einem grob gerasterten Entlastungshebel einstellen.

Der Einstieg in die **zweite Reihe** ist ebenfalls bequem. Dort können rund 1,85 Meter große Fahrgäste gerade noch ohne Kniekontakt sitzen, wenn man entweder keine Hartplastik-Tischchen an den Vordersitzlehnen hat oder sie nach oben klappt. Sonst stoßen die Knie an. Mit den Füßen bemerkt man ein Querrohr an den Vordersitzen. Die breiten Stege der Schiebefensterchen an den Schiebetüren und die stark getönten Scheiben sorgen in der zweiten Reihe für einen **beengten Raumeindruck**. Der obere Gurtanlenkpunkt für den Mittelsitz ist im Dach untergebracht. Der Taxifahrer muss also beim Anlegen des Dreipunktgurtes behilflich sein. Auf dem Mittelsitz sitzen Fahrgäste gar nicht mal so schlecht, da ihre Knie mehr Platz haben. Trotz der schmalen Außenabmessungen können drei Jugendliche nebeneinander zur Disco oder zur Schule fahren.

Wer zum **Durchstieg in die dritte Reihe** die Lehne des Sitzes an der Schiebetüre und dann den Sitz klappen möchte, muss zuvor die Kopfstützen versenken. Nachdem man anschließend das Sitzgestell mit einer Lasche entriegelt hat, lässt sich der Sitz ganz hochklappen. Um ihn dann wieder in die Sitzposition zu bringen, darf der Beifahrersitz nicht ganz hinten stehen.

Die seitlich an der Wand sauber angebrachten und verriegelten Sitzuntergestelle für die beiden **Einzelsitze** kann man mit wenigen Handgriffen in je zwei „Pilzen“ im Boden verriegeln und darauf den Sitz absenken. Dort ist die Kniefreiheit zwar spürbar begrenzter als in der zweiten Reihe, aber wegen des Bodenausschnitts können groß gewachsene ihre Beine bequemer positionieren als auf dem höheren Serien-Boden. Die **Kopffreiheit im Fond** ist in beiden Reihen großzügig. Beim Durchstieg nach hinten muss man auf die Sitzbefestigungen der zweiten Sitzreihe achten, um nicht zu stolpern. Ansonsten ist die Klettertour mit der in Kompaktvans vergleichbar.

Vorn und oberhalb der Vordersitzlehnen hat der NV 200 nur je eine zentrale Innenleuchte. Leselampen gibt es nicht. Nachts ist die Innenbeleuchtung also nicht allzu hell.

Motor und Antriebsstrang

Der quirlig drehende **Vierzylinder** ist **recht vorlaut**, weil Nissan an der Dämmung gespart hat. An der Spritzwand ist motorseitig das nackte Blech erkennbar. Nach unten ist der tief eingebaute Vierzylinder abgedeckt.

Er leistet 63 kW/86 PS bei 3.750/min, mit denen der kleine Kasten-Kombi, der laut Zulassungsbescheinigung leer 1.640 Kilogramm wiegt, keine Bäume ausreißt. Rangieren kann man mit Standgas vor- wie rückwärts. Bei Tempo 30 passt der dritte Gang, innerorts kann man bei Alleinfahrt in der Ebene schon den fünften und leider höchsten Gang einlegen. So lässt sich der NV 200 schaltfaul fahren.

Auf Überlandstrecken und erst recht auf der Autobahn **vermisst man einen drehzahlenkenden sechsten Gang**. Bei Tempo 130 dreht der NV 200 1.5 dCi schon rund 3.300/min, wobei er schon sehr laut ist. Ein Sechsgang-Getriebe hat nur die stärkste Variante des 1.5 dCi mit 110 PS.

Die fünf Gänge lassen sich leicht schalten, aber das Schaltgefühl ist ein wenig knochig. Der Rückwärtsgang hinten rechts lässt sich gut einlegen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Dunlop SP LT 20 A in der Dimension 175/70 R 14 C bestückt. Diese Dimension ist die Serienbereifung sowohl des NV 200 Kombi als auch der Pkw-Variante NV 200 Evalia. Trotz der kleinen Reifen rollt der Nissan NV 200 nicht sonderlich geschmeidig über grobe Unebenheiten. Auch auf guten Fahrbahnen kommen ständig leichte Stöße durch. Ein **leicht polterndes Auftreten** wird sicher auch durch die schlecht gedämmten Abrollgeräusche mit hervorgerufen.

Der NV 200 ist **überraschend wendig**. Mit seiner Außenhöhe von 1,85 Metern passt er in die allermeisten Tiefgaragen, jedenfalls ohne die gelben Zusatzleuchten auf

dem Dach. Dazu passt nicht, dass die Radio- und die Funkantenne weit nach oben ragen und in Tiefgaragen an Querrohren und Schildern entlangschrammen und dabei einen Höllenlärm verursachen.

Verbrauch

Der Nissan NV 200 1.5 dCi mit Rollstuhl-Umrüstung verbrauchte auf 1.325 Testkilometern zwischen 6,2 Litern und 6,6 Litern. Der Durchschnittsverbrauch über die gesamte Strecke betrug 6,5 Liter. Das ist ein sehr guter Wert.

Umrüstung zum Behindertenfahrzeug

Der NV200 wurde von **Reha-Automobile Heinz Eikenberg** zum Behindertenfahrzeug umgerüstet. Der Heckausschnitt samt zweigeteilter Rampe, Rollstuhlhalterungssystem, Gurten und Schultersträggurt für den Rollstuhlfahrer kostet samt TÜV-Abnahme 5.695 Euro (Preise ohne MwSt.). Wer das Fahrzeug als Siebensitzer nutzen möchte, bezahlt pro Einzelsitz in der dritten Reihe 292,50 Euro zusätzlich.

Die zweigeteilte **Rampe** kann man mit einem Hebel leicht entriegeln, dann an zwei Griffen auf der rechten Seite greifen und auf den Boden legen. Hochgeklappt ist sie sicher und klapperfrei verriegelt. Durch die Zweiteilung ragt die Rampe nicht ins Heckfenster, sodass der Umbau nur Eingeweihten wegen des dreigeteilten Stoßfängers auffallen wird – es sei denn, es sind wie im Testwagen die **gelben Warnleuchten** auf dem Dach montiert.

Zum Einladen von Gepäck muss der Fahrer die Rampe abklappen. Koffer über die arretierte Rampe zu hieven, ist noch unangenehmer. Über die abgeklappte Rampe kann man auch größeres Gepäck, Pakete oder Fahrräder bequem einladen, da die beiden Einzelsitze der dritten Reihe schon serienmäßig an die Wand geklappt werden. Ein Fahrrad kann man ohne Demontage des Vorderrads so einladen, dass man bei nach vorn geklappter Sitzbank noch einen der beiden Einzelsitze im Heck nutzen kann. Zwei Fahrräder passen hinein, wenn man beide Einzelsitze hochklappt. Dann kann allerdings nur einer der beiden Radfahrer auf dem Beifahrersitz mitfahren.