

A prueba



NV400 Furgón Confort RWD L4H3 150 CV

PALABRAS MAYORES



En esta ocasión probamos la apuesta de Nissan para el segmento pesado de su gama de comerciales, el NV 400 que sustituyó el pasado año al Interstar y que con una excepcional volumetría, notable acabado interior y buenas mecánicas está llamada a ocupar un papel protagonista en este duro segmento.



Sobre el papel, la NV400 sustituye a la conocida gama Interstar de Nissan, pero en realidad, supone una oferta más amplia y versátil de modelos con pesos máximos entre 2,8 y 4.5 toneladas. Existen versiones con tracción delantera y trasera, tres diferentes batallas, cuatro longitudes y tres alturas. El volumen de carga va de 8 a 17 metros cúbicos y existen tres motores disponibles, ya sea con caja de cambios manual de seis marchas o transmisión robotizada.

Es decir, una gamma tan amplia como versátil para dar respuesta acertada a cada una de las necesidades de transporte en el segmento comercial pesado.

Un vistazo a esta nueva fur-

goneta, es más que suficiente para darse cuenta de que es fruto de la colaboración con Renault, en la Alianza que

mantienen desde hace ya unos cuantos años para desarrollar plataformas comerciales conjuntas. No obstante, y pese a que están basados en una arquitectura común con el Master de Renault, el NV400 tiene una estética algo distinta, con toques desarrollados para este vehículo por los diseñadores e ingenieros del Centro

Con una cilindrada de 2,3 litros, la mecánica probada ofrece 150 CV, además de haber aumentado las cifras de par hasta 350 Nm, que se "sujetan" bien gracias al turbo de geometría variable

de Diseño de Nissan en Europa y del Centro Técnico Europeo de Nissan respectivamente, que le añaden cierta

personalidad, aunque no por ello pueda negarse su "pedigri".

El resultado, que adapta el tema tradicional de los frontales Nissan de "columnas

en ángulo", no sólo acentúa el aire de familia del NV400 con el NV200 y con otros modelos de la marca, sino que subraya la imagen de robustez de la gama. Todos los ele-

mentos por debajo del parabrisas son nuevos, y el NV400 tiene capó, aletas delanteras, parrilla y parachoques delanteros propios. Incluso los faros, que incluyen las luces diurnas, son específicos del NV400.

Impresionante capacidad de carga

Para realizar esta prueba contamos con una unidad de grandes proporciones y no menos capacidad de carga; se trata de un furgón L4 (cerca de los 7 metros de longitud) y H2 (2.815mm), con 3,5 ton de MMA y una capacidad volumétrica de más de 14 metros cúbicos. Un vehículo de grandes proporciones en el que destacan precisamente su capacidad de carga



El tema tradicional de los frontales Nissan de "columnas en ángulo", no sólo acentúa el aire de familia del NV400 con el NV200 y con otros modelos de la marca, sino que subraya la imagen de robustez de la gama.

y su volumetría, gracias a sus puertas laterales deslizantes (en nuestro caso sólo disponemos de una puerta en el lateral izquierdo) y a las traseras batientes que pueden ser paneladas o acristaladas y que abren hasta un ángulo de 270 grados. En función del modelo, un Europalé estándar puede cargarse a través de las puertas laterales deslizantes: La apertura de la puerta de los tres modelos más largos es de 1.270mm, anchura por la que puede cargarse el palé que mide 1.200mm de ancho.

La generosa longitud de carga arranca, en el caso de las de tracción trasera, en 3.733mm y en nuestra versión alcanza unos impresionantes 4.383mm, que son suficien-

tes para cargar hasta 5 Europalés.

La zona de carga puede suministrarse con protecciones laterales de madera o con un protector de piso, y existen cuatro diferentes opciones de mamparas divisorias, desde la mampara de 1/3, tras el conductor, hasta una pared acristalada completa con parrilla de protección. Existen además argollas de sujeción de carga en el piso y en los pilares C y D.

Tracción a gusto

Los operadores podrán elegir por primera vez en un furgón Nissan entre versiones de tracción delantera o tra-

sera. La tracción delantera rebaja el peso del vehículo y mejora la capacidad de carga, mientras que el menor peso del chasis tiene su traducción en un menor consumo. Las versiones con tracción delantera pueden disponer opcionalmente de suspensión neumática para mantener constante la altura al suelo, independientemente de que estén

o no cargadas, y permiten rebajar la altura de la parte trasera para facilitar las tareas de carga y descarga.

Nosotros hemos optado por una configuración con tracción trasera, ya que son más apropiadas para cargas medias. Con su revisada distribución de la carga, trabajan mejor a plena carga y están disponibles tanto con ruedas

FICHA DE LA PRUEBA

Km totales	308 km
Interurbano	233 km
Consumo interurb.	11,3 l./100km
Urbano	67 km
Consumo urbano	13,1 l./100km
Consumo medio	12,2 l./100km



TECNOLOGÍA Y EQUIPAMIENTO

La nueva cabina es ligeramente más larga que la anterior (+5.7cm) para proporcionar más espacio para las piernas y el asiento es ahora más ancho y más largo y dispone de apoyabrazos para mejorar el confort en los viajes largos. Algo duro, no obstante, nos parece el respaldo del asiento del conductor. Todo lo contrario que la comodidad que aporta la suspensión neumática, disponible en opción pero muy recomendable en un vehículo de estas dimensiones.

Para crear la posición de conducción ideal, el volante, de pequeño diámetro, puede ajustarse en altura y se encuentra en una posición más vertical que antes, mientras que el asiento también es ajustable en altura. El confort de conducción se ha cuidado también con una nueva disposición de mandos y palancas, mejor si-



tuados, aunque sigue sin convencernos la ubicación del navegador (colocado en la posición del espejo retrovisor), pues en un vehículo comercial, y pese a que contamos con un control remoto, hay que desviar en exceso la mirada de la carretera para atender las indicaciones.

Los niveles de equipamiento, de serie u opcionales, son similares a los de un turismo de la marca con, entre otros elementos, el acceso sin llave Nissan Intelligent Key, el climatizador automático, los faros y limpiaparabrisas de activación automática, las luces diurnas, los sensores de aparcamiento, el control de velocidad de crucero con limitador de velocidad, el ordenador de a bordo, la conectividad Bluetooth para teléfonos móviles y las conexiones para USB e iPod a través del equipo de sonido.

El aspecto práctico se ha cuidado con numerosos huecos para dejar objetos, incluyendo los situados bajo los asientos, los posavasos de gran formato y los huecos en las puertas, por no mencionar el respaldo del asiento central plegable que puede convertirse en una práctica mesilla orientable... ideal para cuando se usa un ordenador portátil.

traseras únicas como gemelas, como en este caso. La suspensión dispone de un esquema independiente McPherson en el eje delantero, con barra estabilizadora, mientras que detrás encontramos un eje rígido con ballestas, que en nuestro modelo es de tres hojas, al contar con ruedas gemelas.

La mayor capacidad de tracción en esta configuración se hace más patente si cabe cuando circulamos con el vehículo en vacío, es entonces cuando la entrega de la potencia es más abrupta y más difícil de controlar sobre todo circulando por la ciudad.

Precisamente la potencia llega de un motor diesel de nuevo desarrollo de cuatro cilindros y 16 válvulas de origen Renault. Con una cilindrada de 2,3 litros, ofrece, como anteriormen-

te, tres niveles de potencia con 100, 125 y 150 CV, en nuestra versión, (74, 92 y 107 kW respectivamente), pero las cifras de par han aumentado hasta 285, 310 y 350 Nm. Todos estos motores cumplen con la normativa de emisiones Euro5.

En nuestro caso, contamos con un turbo de geometría variable, que ofrece un mejor par y aumenta la elasticidad del motor, lo que hace que se haga más "controlable" el alto par que pone a disposición este

vehículo, desde muy bajas revoluciones. Este turbo de geometría variable es de serie en todas las versiones con motor de 150 CV y en las de 125 de tracción trasera.

Pese a derivar de la unidad dCi de 2,5 litros del Interstar, el nuevo motor ofrece 30 Nm más de par, pese a tener una cilindrada 200 c.c. inferior. Esta reducción de la cilindrada no tiene ningún efecto en las prestaciones pero, en cambio, mejora el consumo. Además, la presencia de un filtro de partículas de serie ayuda a rebajar las emisiones y a cumplir con

la normativa Euro 5.

El motor va montado en posición transversal en las versiones de tracción delantera y longitudinalmente en las de tracción trasera. Pasa la potencia a las ruedas a través de una caja de cambios manual de seis relaciones, bastante bien esca-

lonada, aunque la primera es, a nuestro juicio demasiado corta. También hay que destacar la excesiva dureza del pedal del embrague; Largas jornadas de tráfico urbano con innumerables cambios de marchas, pueden pasarnos factura.

Otra cosa totalmente diferente ocurre cuando nos ponemos en carretera, la elasticidad de esta mecánica nos permite disponer en todo momento de potencia suficiente, por encima de las 1.100 rpm, alcan-

La generosa longitud de carga arranca, en el caso de la tracción trasera, en 3.733mm. y en la versión probada alcanza unos impresionantes 4.383mm.



Además de los mapas y de la preparación de rutas convencionales, los usuarios pueden suscribirse al servicio TomTom's Live Service, cuyos contenidos incluyen la actualización del tráfico, la situación de radares fijos y móviles, la predicción meteorológica y el acceso a Google Local Search, una enorme base de datos actualizada en la que figuran, literalmente, millones de empresas, negocios y servicios, y que resulta perfecto para consultar direcciones de reparto.



Grandes proporciones y no menos capacidad de carga; se trata de un furgón L4 (cerca de los 7 metros de longitud) y H2 (2.815mm), con 3,5 ton de MMA y una capacidad volumétrica de más de 14 metros cúbicos, que son suficientes para cargar hasta 5 Europalés

zando rápidamente una velocidad de crucero satisfactoria, en sexta marcha, y sin preocuparnos en exceso por los desniveles del terreno.

También hemos encontrado bastante notable el comportamiento en carretera, ya que, pese a las grandes dimensiones del vehículo, no hemos tenido problemas de estabilidad en virajes o a la hora de detener el vehículo con cierta exigencia.

Otros beneficios de este nuevo motor son su nivel sonoro inferior y su menor necesidad de mantenimiento (los intervalos mayores de cambio de aceite son ahora cada 40.000 km o cada dos años y los de

líquido refrigerante cada 160.000 km o seis años). Además, ahora el motor dispone de una cadena de distribución sin mantenimiento en lugar de la correa del modelo anterior. La garantía completa del vehículo es de tres años.

La seguridad ha sido otra de las prioridades con doble airbag frontal y airbags laterales en opción. La seguridad activa incluye la disponibilidad del control electrónico de estabilidad (ESP) de serie en las versiones de tracción trasera y opcional en las de tracción delantera. El ABS es de serie en todas las versiones. ■

Ficha técnica NV400 2.3dCi 150CV

MOTOR

Cilindrada:	2.298cm ³
Potencia máxima:	145CV a 3.500rpm
Nº de cilindros:	4/4válvulas por cilindro
Par máximo:	350Nm a 1.250-2.000 rpm
Alimentación:	Inyección Common Rail + turbo GV
Relación compresión:	16:1

TREN MOTRIZ

Tracción:	Trasera
Transmisión:	Manual de 6 velocidades

CHASIS

SUSPENSIÓN DELANTERA: Pseudo Mac Pherson, ruedas independientes, paralelogramos transversales. Muelles helicoidales con amortiguadores hidráulicos y telescópicos.

SUSPENSIÓN TRASERA: Eje rígido tubular guiado con ballestas. Ballesta monolámina, con amortiguadores hidráulicos y telescópicos.

FRENOS

Delanteros del.:	Discos vent. Diámetro 302mm
Delanteros tras.:	Discos. Diámetro 305mm

DEPÓSITO Y NEUMÁTICOS

Depósito combustible:	100 litros
Neumáticos:	195/75 R16

DIRECCIÓN

Tipo:	Cremallera. Asistida de serie, asistida hidráulicamente.
Diámetro min. de giro:	16,2m. Entre paredes.

NIVEL DE EMISIONES Y CONSUMO

Emisión de CO2 combinado:	237g/km
Consumo combinado:	9,4l./100km.

Nuestra opinión

NOS HA GUSTADO

- Dirección muy precisa.
- Zona de carga.
 - * Amplia volumetría.
- Equipamiento interior.

NOS PARECE MEJORABLE

- Tacto pedal de embrague.
- Ubicación del navegador.



La configuración con tracción trasera, aparte de más apropiadas para cargas medias, gracias a su revisada distribución de la carga, trabaja mejor a plena carga y están disponibles tanto con ruedas traseras únicas como gemelas.