

Christer Andersson provkör Nissan NP300 Navara Tekna 2,3 dCi Automat



FOTON: CHRISTER ANDERSSON

Navara Double Cab är alldeles för personbilmässigt ömtålig för det tuffa arbete som chassit är konstruerat för. En stor lastbilsregistrerad personbil med liten pakethållare som är hyfsat komfortabel på landsväg och som har hög framkomlighet vid sidan av vägen.

Navara och King Cab nya hantverkarpickuper

Nya Nissan NP300 säljs som Navara med högre komfort och som grovarbetaren King Cab. Nya både ut- och invändigt. Succén borde vara given. Men, så enkelt är det inte. Även konkurrenterna utvecklas.

Nya Nissan NP300 Navara tillverkas i Barcelona och kommer också som Renault och Mercedes. Den har nytt utseende, ny interiör, ny 2,3-litersdiesel och en ny automatlåda. Men, det finns punkter där den släpar efter uppdaterade konkurrenter. Exempelvis fyrhjulsdriften.

NP300 säljs i två versioner varav Double Cab har en ny femlänkad hjulupphängning bak med skruvfjädrar som, förutom att den ger ökad komfort, väger 20 kg mindre än föregångarens stela axel med bladfjädrar. King Cab behåller bladfjädringen, men den är 7 kg lättare.

Double Cab är femsitsig medan King Cab är tvåsitsig med reservsäte. Utrust-

ningsalternativen heter Visia, Acenta, N-Connecta och Tekna. Byggaren har provat en Double Cab Tekna med automat.

2,3-liters dCi-dieseln på 118 kW/160 hk, alternativt 140 kW/190 hk, är renare och snålare än föregångaren på 2,5 liter. 190-hästarna har dubbla turboaggregat. Växellådan

är sexväxlad manuell eller en sjustegrad automat som finns till Double Cab N-Connecta och Tekna.

Vi gillar inte den ömtåligt lackade stötfångaren fram. Bak är det bättre med en riktig stötfångare, vår provbil hade dock onödiga hörn i rostfritt stål som tillval. Sidoskyddslister som standard saknas. Innerskärmar av plast fram och stänkskydd både fram- och bak. Taklasten är låga 56 kg. Bra ljusarrangemang och strålkastarspolning är standard.

Flaket är plastinklätt utan dräneringshål

PLUS & MINUS

- + Bra automatlåda
- + Bra förarmiljö
- + Tydlig instrumentering
- + Bra strålkastare
- + Hög släpvagnsvikt
- + Bra lastsäkringsskenor
- Primitiv fyrhjulsdrift
- Dålig baksätteskomfort
- Ej skyddad mot småskador
- Ont om förvaringsplatser
- Låg taklast
- Ej dränering på flaket
- Utvändigt lastsäkring saknas



Personbilmässig inredning och komfort fram, men sämre för de tre baksätesspassagerarna. Stora brister beträffande förvaring och arbetsytor om man ser bilen som ett arbetsredskap. Alla tänkbara krockkuddar är standard.

Plastinklädnaden utan dräneringshål är standard liksom skenorna på tre sidor med skjutbara lastögglor för surring av last. Inga lastögglor på golvet och inga utvändiga fästmöjligheter. Dragkrok ingår och släpvagnsvikten är höga 3 500 kg.

varför det samlas vatten på flaket om bilen lutar framåt vid parkering i regnväder. Det finns tre lastsäkringsskenor i lämmarnas överkant, på sidorna och mot hytten. Vi saknar utvändiga fästmöjligheter för exempelvis en presenning.

Insteget är högt men problemfritt både fram och bak. Inredning i svart plast med apelsinskalsyta mot reflexer. Vindrutestolparna är ljusgrå liksom taket. Glastaket är tillval för Tekna-versionen i ett paket med läderklädsel och 8-vägs eljusterbar förarstol.

Vi sitter bra i den "elektriska stolen". Ryggstödslutningen är steglös och även svankstödet är elmanövrerat. Ratten är bara justerbar i höjddled och det är svårt för en kort förare att få till en bra körställning. Skjutmånen räcker till, utom för riktigt storvuxna. Passagerarstolen saknar höjjustering och baksätet har dålig komfort med kort sittdyna, obekvämt ryggstöd och kort benutrymme. Inget mittarmstöd.

Instrumenteringen är utmärkt med stora urtavlor för varvräknare och hastighetsmätare med infällda mätare för bränsle och temp. Däremellan en tydlig digital display som visar vilken växel som ligger i, om 4WD är inkopplad samt tripp- och vägmätare.

Den sjustegade växellådan, med möjlighet att växla manuellt, är utmärkt med mjuka övergångar. Mindre bra är fyrhjulsdriften med 2WD, 4WD hög och 4WD låg. Med 4WD hög, som kan vridas in under gång, spänner det mellan axlarna på asfalt. Flertalet konkurrenter har 4WD-hög med öppen eller låst mellandiff. Differentialspärren bak har ersatts av elektronik som samverkar med de låsningsfria bromsarna.

Reglagen och manövertangenterna är välplacerade, tydligt utmärkta och belysta. Ljusfunktionerna har automatikläge. Radio samt telefunktioner manövreras i små tangenter till vänster på ratten och

farthållaren på höger sida. En stor display mitt på panelen för radio, navigation och backkamera.

Bilen startas nyckellöst. Antisladd och antispinn kan kopplas ur. Elfönsterhissar fram/bak. Värmen/ventilationen var tillfredsställande och klimatanläggningen effektiv.

Nissan NP300 Navara Tekna 2,3 dCi Automat

Pris, inkl. moms: 362 487 kr. Vårt provexemplar, 406 522 kr. (Billigaste modell, 274 987 kr).

Fordonsskatt: 4 857 kr.

Garantier: Nybil, 5 år eller 16 000 mil. Rost, 12 år. Lack, 5 år. Elektronik, nej. 5 års Nissan vägassistans.

Serviceintervaller: 3 000 mil eller 2 år.

Motor: Dubbelturbodiesel med common rail och intercooler. Partikelfilter. Rak 4 cyl. 16 vent, två överliggande kamaxlar. 2 298 cm³. Max effekt 140 kW/190 hk vid 3 375 v/min. Max vridmoment 450 Nm vid 1 500–2 500 v/min. Miljö: Euro 5. Koldioxidutsläpp, 183,0 g/km.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 7,0 l/100 km. Landsvägs-körning 6,0 l/100 km. Stadskörning 8,7 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med 500 kg last, 8,6 l/100 km.

Prestanda: 0–100 km/tim, 10,8 sek. Med 500 kg last, ca 12,0 sek. Toppfart 180 km/tim.

Mått och vikter: Längd/bredd (speglar)/höjd 537,8/185,0(208,5)/184,0 cm. Axelavstånd/spårvidd fram-bak 315/157,0/157,0 cm. Lastutrymme: Längd flak, ca 157,8 cm, Bredd, 156,0 cm. Bredd mellan hjulhus, 113,0 cm. Tjänstevikt/maxlast/släp, 2 158/852/3 500 kg.

Personbilsinredningen innebär brister som arbetsplats. Vad som finns är små fack i dörrarna, ett litet fack utan lock på panelen samt ett fack under lock mellan sätena, ett litet prylfack samt ett ej låsbart handskfack och ett glasögonfack i taket. Vi saknar arbetsytor.

Sikten är bra även om elbakspeglarna borde varit större. Vindrutestolparna skymmer och torkaren går inte tillräckligt långt ut i vänsterkant. Automatiskt avbländningsbar innerbakspegel. Solskydden fungerar inte tillfredsställande vid sidoljus. Innerbelysning på båda sidor i taket bak samt riktade kartläsningslampor fram.

Krockkuddar och sidokrockkuddar fram liksom knäkrockkudde för föraren och sidokrockgardiner fram/bak. Trepunktsbälten på alla sittplatserna med justerbara övre fästpunkter fram. Akustisk bältespännare fram. Isofixfästen för barnstol vid alla platserna bak.

Under den tunga motorhuvens dåliga öppning i spärrat läge är det trångt. Alla kontroller och påfyllningar är välmarkerade även om de inte är lättåtkomliga. Lampbyten är krångligt.

Utän last är Navara stadig och riktningstabilt, men egenskaperna förändras markant med last högt upp och långt bak på ett litet flak. Den är stötig trots lång fjädringsväg för terrängkörning. Biltypens inbyggda risker löser man med lastkännande antispinn- och antisladdsystem. Maxlastad sjunker den ungefär 14 cm bak. Bra styrning och servo, men med många rattvarv.

Ljudnivån är normal. Vi mätte upp 69 decibel på knagglig asfalt vid 110 km/tim och ca 2 200 varv på sexans växel. Vid 70 km/tim 64 decibel på femman och 65 på fyran.

Byggarens bränsleförbrukning under provperioden var 8,6 l/100 km med 530 kg last av tillåtna 825 kg. 🚗