

# Låg lastförmåga en nackdel för byggare

**Nissan NV250 ersätter** nedlagda Nissan NV200. Helt ny för Nissan, men ändå en gammal bekant, eftersom det handlar om en version av nuvarande men snart utgående Renault Kangoo. En trotjänare med mjuk personbilskomfort som hamnat i underläge gentemot de närmaste konkurrenterna med upp emot 275 kilo lägre lastförmåga.

**Text och foto: Christer Andersson**

**B**byggaren förväntade sig inga överraskningar när vi provade Nissan NV250. Men en fanns det. Vår provbil med plats för tre åkande fick endast lasta 541 kilo, något som diskvalificerar den för de flesta byggare eftersom flera jämförbara konkurrenter får lasta ungefär 275 kilo mer. I tvåsitsig version får NV250 lasta ytterligare 100 kg, men även det är i minsta laget.

Gamla Nissan NV200 är nedlagd i sin dieselversion och ersätts av NV250, en version av dagens Renault Kangoo. När NV200 introducerades för nio år sedan ersatte den Nissan Kubistar, vilken var en version av dåtidens Renault Kangoo.

NV250 känns igen på en Nissan-grill men är tekniskt identisk med moderbilen. Den har två karosslängder och två axelavstånd. Den gamla 1,5-litersdieseln har uppdaterats och uppfyller nu miljöklass Euro6d-temp. Effekttuttagen är 59 kW/80 hk, 70 kW/95 hk och 85 kW/115 hk. Utrustningarna kallas Comfort och Working Star. Den senare är merutrustad med navigation, Android Auto, lucka till handskfacket, dimljus, backkamera och parkerings-sensor bak.

Nissan erbjuder ett bättre garantipaket i Sverige än Renault. För samma bil. 5 års nybilsgaranti alternativt 16 000 mil mot 3 år eller 10 000 mil för Renault. Bilen finns även som Mercedes Citan, vilken är tekniskt jämförbar, men som har detaljskillnader i inredningen.

I NV250 får Nissans kunder en bil med högre komfort på förarplatsen än i gamla NV200 samt motsvarande skåpvolym, om man väljer den långa L2H1-versionen. I NV200 stördes körställningen av att fö-

rarstolen inte gick att justera i höjdd och att rattens justeringsväg var kort och bara kunde justeras upp-ner. Dessutom dåliga förvaringsmöjligheter och arbetsytor. Brister som köpare av eldrivna e-NV200 får leva med, eftersom den fortsätter att tillverkas. I sanningens namn finns det arbetsplatsbrister även i förarhytten på NV250.

**Byggarens provbil** var en lång NV250 Working Star L2H1 med 85 kW/115 hk-motor och tvåsitssoffa i stället för en separat passagerarstol.

Utvändigt gillar vi mattsvart plast på stötfångarna vilket skyddar mot P-skador. Mattsvarta avbärarlistor på sidorna och innerskärmar av plast. Stänkskydd är däremot tillval. Reservhjulet hänger bakom bakaxeln. Strålkastarspolning saknas men dragkrok är standard.

Hyfsat hel/halvljus samt dimljus i stötfångaren. Vindrutetorkarna fryser lätt fast under motorhuven och de går inte att vika upp. Det är förberett för lastbärare på taket.

Insteget är bra till en inredning i mattsvart plast med apelsinskalsyta. Gummi-matta på golvet. Mellanväggen är klädd med grå nålfilt. Genomsiktstruta är tillval. Taket har grått textilmaterial. Vi sitter bra i en hård förarstol med behaglig tygklädsel. Stolen är höjbar bakifrån framåt, men ryggstödslutningen är inte steglös. Skjutmånen räcker inte för storvuxna.

Instrumentpanelen är identisk med den i Renault Kangoo och med höjd stol och sänkt ratt kan instrumenten skymmas av ratten vilken enbart kan justeras i höjdd. Instrumenten är tydliga och överskådliga med en stor rund hastighetsmätare i mitten med en digital färdator infälld. Växlingsindikatorn i varvräknaren är li-

ten och svåravläst. Radio/CD är standard.

Övriga reglage och tangenter är välplacerade men utspridda. De är belysta, med undantag för farthållarens tangenter på ratten, vilka är obelysta och svårfunna i mörker. Radion styrs av lättfunna reglage under ratten på höger sida. Eluppvärmning endast på förarplats när bilen är försedd med tvåsitssoffan. P-bromsen mellan sätena. Bra pedalställ.

Värme/ventilation är effektiv, men kommer långsamt. AC är standard. Tillsatsvärme är inte standard. Förvaring i hytten består av små kartfack i dörrarna samt ett fack ovanpå panelen med en delvis skyddande skärm. Handskfacket saknar lås. Vi saknade en hylla i taket.

Vårt provexemplar var utrustat med en tvåsitssoffa i stället för en mer komfortabel passagerarstol. Komforten för ytterpassageraren på soffan är eftersatt. Det saknas inställningsmöjligheter, sittdynan är kort och ger dåligt stöd och det tunna ryggstödet är rättuppstående. Mittplatsen är för smal för en vuxen och det finns ingen plats för knäna eftersom växelspaks-konsolen är i vägen. Det finns ändå ett skäl att välja soffan eftersom ryggstödet på mittplatsen kan fällas fram och bilda ett smalt men fungerande arbetsbord. Även ryggstödet på ytterplatsen kan fällas och bilda en arbetsyta.

**Passagerarsäkerheten** är ett sorgligt kapitel. Förarkrockkudde är naturligtvis standard, men krockkudde saknas på passagerarsidan, om man väljer tre sittplatser. Standard med separat stol. Motsvarande gäller även för sidokrockkuddar. Akustisk bältesvarning enbart på förarplatsen. Tre-punktsbältenas övre fästpunkter är justerbara i höjdd på ytterplatserna.



Med en tvåsitssoffa på passagerarsidan är komforten dålig på ytterplatsen och midsätet är oanvändbart. Krockkudde saknas på passagerarsidan. Svagt.



Förutom grillen är Nissan NV250 identisk med den gamla trotjänaren Renault Kangoo. Det som sänker NV250 gentemot flertalet konkurrenter är den låga maxlasten på 541 kg.

Sikten är hyfsad men en triangel i vindrutestolparnas nederkant skymmer i korsningar och kurvor. Ytterbackspegelarna saknar panoramaspeglar. Vindrutetorkarna ligger lågt i viloläge, men lämnar ett 5 centimeter osvept fält till vänster. Solskydden är för korta för sidoljus.

I övrigt finns det armstöd på dörrarna med stora handtag. Inga kurvhandtag i taket. Innerbelysningen i taket vid vindrutan har en riktad kartläsningslampa mot passagerarsidan.

Motorhuven hålls öppen av gasdämpare. Det är trångt, men alla kontroller och vätskepåfyllningar är väl markerade och åtkomliga. Lampbyten låter sig göras. Bra med en stänklåda av plast under motorn.

Skåpets bakdörrar öppnas asymmetriskt och låser i 90 graders öppning men inte i 180. Sidodörren på höger sida är smal och mellanväggen stjäl 18 centimeter av öppningen. Inredningen har en formgjuten plastmatta på golvet. Taket och överdelen av sidorna och dörrarna, liksom hjulhusen, är plåtrena. Nederdelen av sidorna och dörrarna är klädda med laminatskivor. Det

finns 16 alltför små lastsäkringsöglor. Åtta på golvet och åtta på väggarna. Flera olika skåpinredningar finns som tillval.

**Fjädringen** för Nissan NV250 är mjuk. Med maxlast är bilen vinglig, instabil och sen i reaktionerna vid rattutslag. Förvånande, eftersom vår provbil endast fick lasta 541 kilo. De fyra jämförbara bilar som byggs av PSA får lasta cirka 275 kilo mer. När vi senast provkörde samma bil som NV250 som Renault Kangoo Maxi låg maxlasten på 696 kilo.

Däremot är dagens version av NV250/Kangoo betydligt tystare. Bland annat beroende på en sexväxlad låda att jämföra med den tidigare femväxlade. Vi mätte upp 67 respektive 68 decibel vid 110 km/tim på femmans- och sexans växlar vid cirka 2 000 respektive 2 700 varv. Det är främst vägbuller som tränger in. Vid 90 km/tim låg bullret på 66 decibel på femman och sexan och vid 70 på 64 decibel på de tre högsta växlar. Vår bränsleförbrukning låg i snitt, med 541 kg maxlast, på mycket blygsamma 5,8 l/100 km. ◀



Fyra kubikmeter lastutrymme, åtkomligt via asymmetriskt öppnande dörrar vilka låser i 90- men inte i 180 grader. Olika typer av skåpinklädsel finns som tillval.

## PLUS & MINUS

- + Låg bränsleförbrukning
- + Komfortabel förarplats
- + Låg ljudnivå
- + Dragkrok standard
- Låg maxlast
- Eftersatt passagerarsäkerhet
- Dålig passagerarkomfort
- Bakdörrarna låser ej i 180 grader
- Ej strålkastarspolning
- Små lastsäkringsöglor
- Ej automat
- Vindrutetorkarbrister
- Obelysta farthållartangenter

## Nissan NV250 1,5 dCi E6Dt L2H1 Working Star

**Pris, inkl. moms:** 269 031 kr.

**Fordonskatt:** 4 760 kr.

**Garantier:** Nybil, 5 år eller 16 000 mil. Rost, 12 år. Lack, 5 år. Elektronik, nej. Vägassistans, 5 år.

**Motor:** Diesel. Rak 4 cyl. 1 461 cm<sup>3</sup>. Turbo. Commonrail. Partikelfilter. Max effekt, 85 kW/115 hk vid 3 750 v/min. Max vridmoment, 260 Nm vid 2 000 v/min.

**Miljö:** Euro 6d temp. Koldioxidutsläpp, testcykel WLTP, 154 g/km.

**Bränsleförbrukning:** Testcykel WLTP. Blandad körning, 5,9 l/100 km. Låg, 5,9 l/100 km. Medium 5,3 l/100 km. Hög 5,1 l/100 km. Extra hög, 6,8 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med maxlast, 5,8 l/100 km. Bränsletank 60 liter. AdBlue-tank, 17,4 liter.

**Prestanda:** 0-100 km/tim, Byggarens provbil, ca 13,2 sek. Full last, ca 14,4 sek. Toppfart, 174km/tim.

**Mått och vikter:** Längd/bred/höjd 466,6/182,9 (213,5 med speglar) /181,0 cm. Axelavstånd, 308,1 cm. Skåputrymme, längd/bredd/höjd, 211,5/121,8/125,2 cm. Bredd mellan hjulhus, 104,5 cm. Tjänstevikt/maxlast/släp, 1 559/541/1 050 kg.