NISSAN CABSTAR

Il suo predecessore è stato molto amato dai proprietari/operatori e conducenti di flotte commerciali. Ora, grazie a una serie di sostanziali miglioramenti, l'ultimo modello Nissan Cabstar saprà guadagnarsi un'imbattibile reputazione per l'affidabilità, i bassi costi di esercizio, la manovrabilità e la facilità di utilizzo.

"Nello sviluppare il nuovo Cabstar, Nissan ha ascoltato con attenzione le esigenze dei proprietari e degli operatori di autocarri. Intelligente, efficiente ed economico, il nuovo modello risponde esattamente ai requisiti delle piccole imprese che lavorano molto." Dominique Correze, Vice President, Light Commercial Vehicles, Nissan Europe

In sintesi

- Nuovi motori con più potenza e minori emissioni allo scarico
- Abitacolo più grande con un maggior numero di soluzioni portaoggetti
- Ancora uno dei veicoli più compatti della categoria
- Stessa lunghezza del pianale di carico
- Capacità di carico utile ai vertici del segmento
- Maggiore manovrabilità
- Tre varianti di passo
- Disponibile nelle versioni Single Tilt Cab e Double Cab
- Sterzo a pignone e cremagliera per una migliore maneggevolezza
- Più sicurezza con ABS, EBD e airbag opzionali
- Vasta gamma di opzioni, tra cui apertura a telecomando e Easy Hill Start
- Costruito in Spagna

Con un abitacolo più spazioso e comodo – pur mantenendo dimensioni compatte – propulsori più puliti ma anche più potenti, maggiore sicurezza e un nuovo aspetto elegante, il nuovo Nissan Cabstar punta a superare l'invidiabile reputazione del suo predecessore.

Il Cabstar originale, lanciato nel 1998, si è ritagliato una solida posizione nel mercato grazie alla sintesi di bassi costi di esercizio, facilità di utilizzo ed eccellente capacità di carico. Il suo successore promette tutto questo…e altro ancora.

Costruito in Spagna

Progettato e sviluppato in Giappone e in Europa, il nuovo Cabstar è veramente un prodotto globale. Tutti i modelli con guida a sinistra e a destra destinati ai mercati europei saranno costruiti nello stabilimento Nissan di Avila, vicino Madrid, in Spagna. Il nuovo Cabstar sarà in vendita a partire da ottobre 2006.

Mentre la maggior parte degli autocarri con massa complessiva tra 2,8 e 3,5 tonnellate venduti in quest'area del mercato europeo sono derivati da furgoni a cabina semi-avanzata con il motore installato davanti alla cabina, il nuovo Cabstar rimarrà fedele alla configurazione "cabin-over-engine" del modello originale.

Il design fornisce una soluzione più professionale alle esigenze degli operatori di autocarri assicurando maggiore compattezza – l'ideale per chi lavora in città – senza penalizzare in alcun modo lo spazio di carico. Nel caso di Cabstar, questo ha anche permesso di sviluppare una versione con massa complessiva di 4,5 tonnellate, rendendolo competitivo anche nel mercato degli autocarri di medie dimensioni.

Il nuovo Cabstar è il primo veicolo Nissan a disporre di una piattaforma del tutto inedita basata su un telaio a longheroni. La nuova piattaforma, dalla straordinaria flessibilità e adattabilità, sarà adottata a livello mondiale per tutti gli autocarri Nissan di futura generazione. Le caratteristiche principali riguardano la configurazione "cabin-over-engine", che garantisce il migliore equilibrio tra capacità di carico e manovrabilità.

"Per massimizzare l'efficienza, ridurremo le nostre esclusive piattaforme per LCV dalle attuali undici a due: una per autocarri leggeri e una per furgoni chiusi" afferma Andy Palmer, Corporate Vice President di Nissan Motor Company, Divisione LCV. *"Nello sviluppare questa nuova piattaforma, abbiamo tenuto a mente i nostri clienti, realizzandola in modo tale da supportare veicoli caratterizzati da massime prestazioni nella capacità di carico, nella manovrabilità e nei costi di gestione"* spiega Palmer.

La cabina sovrapposta al motore permette alla nuova piattaforma di sfruttare al massimo gli spazi, consentendo di ridurre il più possibile la lunghezza totale del veicolo senza per questo compromettere la capacità di carico. La struttura diritta del telaio è studiata per facilitare le conversioni della carrozzeria e anche per contenere i costi di riparazione. Inoltre, la nuova piattaforma è stata progettata per assicurare un'elevata resistenza agli urti.

Oltre a essere un veicolo da carico più robusto e, per estensione, più capace rispetto a un autocarro furgone, il nuovo Cabstar dispone di un telaio a longheroni che meglio si presta ai carrozzieri specializzati come base per la conversione.

I modelli con cabina sovrapposta al motore attualmente rappresentano circa il 20% del mercato europeo degli autocarri leggeri. L'attuale Cabstar è in vetta al settore "cabin-over-engine" e copre complessivamente l'8% del mercato LCV: nel 2005, Nissan ha venduto un totale di 14.193 Cabstar nell'Europa occidentale, soprattutto in Spagna, Italia, Francia, Inghilterra e Irlanda.

Armata di un nuovo, elegante modello che promette costi di esercizio ancora più bassi, maggiore efficienza e comfort, Nissan si aspetta che quei numeri crescano vertiginosamente negli anni a venire.

Ampia scelta con il migliore carico utile della categoria

La gamma dei nuovi modelli Cabstar è più ampia che mai, per offrire agli operatori una vastissima scelta di veicoli e soddisfare così ogni esigenza. Ci sono tre motorizzazioni, tre varianti di passo, due tipi di cabina e cinque valori di massa complessiva.

Un diesel common-rail da 2,5 litri è disponibile nella versione da 110 e 130 CV (81 e 95 kW) e c'è anche un diesel common-rail da 3 litri che produce 150 CV (110 kW). Con le varianti di passo da 2500 mm, 2900 mm e 3400 mm, la gamma copre le masse complessive di 2,8, 3,2, 3,5 e 4,5 tonnellate. E nonostante le maggiori dimensioni della cabina, tutte le versioni Cabstar continuano a fornire valori di carico utile al vertice della categoria. Ad esempio, il Cabstar con ruote gemellate da 3,5 tonnellate e 150 CV e con cambio a 5 marce ha una portata di 1820 kg.

Più spazio all'interno

La modifica esterna più evidente nel nuovo Cabstar è la cabina, che presenta un design del tutto nuovo ed è disponibile nelle versioni Single Tilt Cab (cabina singola ribaltabile) e fixed Double Cab (cabina doppia fissa). Con un sostanziale miglioramento delle dimensioni interne rispetto al modello Cabstar uscente, la nuova cabina è 80 mm più alta e 100 mm più lunga.

Alcuni millimetri sono stati recuperati grazie al riposizionamento della presa d'aria del motore, precedentemente collocata in verticale sul lato esterno della cabina posteriore.

Tuttavia, integrando meglio il paraurti anteriore nella carrozzeria dell'autocarro, la lunghezza totale di Cabstar si è ridotta di 41 mm, a tutto vantaggio della manovrabilità in città.

Più manovrabilità

Facendo un confronto -– e considerando un vano di carico di pari dimensioni in entrambi i veicoli – grazie alla cabina sovrapposta al motore il nuovo Cabstar risulta complessivamente più corto di oltre 750 mm rispetto a un modello concorrente semi-avanzato: una riduzione di oltre il 14%, che consente una maggiore manovrabilità del veicolo senza comprometterne la capacità di carico.

E nonostante l'incremento di larghezza, il Cabstar rimane vantaggiosamente più stretto rispetto ai rivali (in un caso addirittura di quasi 150 mm), riuscendo così a circolare più agevolmente anche nelle strette strade cittadine.

Visivamente accattivante, il volto del nuovo Cabstar è dominato da gruppi ottici posizionati verticalmente in un profilo pentagonale, che fanno da cornice a una griglia del radiatore a tutta larghezza. I grandi fari e gli indicatori di direzione provvedono a rendere Cabstar facilmente visibile nelle manovre. Disponibili su richiesta, i fendinebbia sono elegantemente integrati nel paraurti anteriore.

Linea armoniosa

Una linea decisa e più fluida e un frontale quasi verticale conferiscono al nuovo Cabstar un aspetto più grintoso, creando una forte somiglianza con il 'fratello maggiore' Atleon. Entrambe le portiere ora si estendono fino al paraurti, coprendo così la pedana laterale anziché lasciarla esposta a terra e polvere. Il parabrezza più grande e i finestrini laterali più profondi garantiscono una migliore visuale della strada.

Il design è stato ottimizzato per soddisfare i desideri dei proprietari e degli operatori che vogliono guidare un veicolo accattivante e originale, ma con un abitacolo pur sempre comodo e spazioso.

Fedele alla filosofia di Nissan, il design di Cabstar è armonioso, attuale, pulito, moderno e senza fronzoli – qualità proprie di tutti i veicoli Nissan.

In particolare, i progettisti hanno voluto rendere il 'volto' di Cabstar il più pulito possibile, risultato ottenuto grazie al design d'effetto dei fari verticali e degli indicatori e all'aspetto armonioso e lineare della griglia.

A proposito di griglia, quella di Cabstar è una versione evoluta: è ancora inconfondibilmente Nissan e si fonde alla perfezione con il design delle luci, ma pone in lieve risalto il logo Nissan.

I vantaggi di un abitacolo più ampio sono facilmente visibili. Oltre a un maggiore spazio per testa, gambe e ginocchia, frutto delle dimensioni superiori, l'ampia finestratura e i montanti A più diritti contribuiscono al senso di maggiore spaziosità.

Nonostante la larghezza esteriore sia aumentata di 70 mm, ovvero di un modesto 4%, quella interiore è cresciuta di 150 mm, ossia di un bel 10% in più. Questo è stato possibile ottimizzando l'ergonomia dell'abitacolo e ridisegnando attentamente alcuni elementi, quali le sezioni delle portiere, i braccioli e le maniglie, con l'obiettivo di creare più spazio.

Soluzioni portaoggetti intelligenti

Traendo ispirazione dagli ultimi modelli della gamma di autovetture Nissan, gli interni del nuovo Cabstar sono molto più 'automobilistici', alla vista e nella percezione generale, rispetto ai normali autocarri. Inoltre presentano soluzioni portaoggetti intelligenti realizzate per facilitare al massimo la vita di chi guida.

La plancia è stata divisa in tre aree distinte: posto di guida, consolle IT e vani portaoggetti. I quadranti ridisegnati e un computer di bordo multifunzione tengono il conducente informato sulle prestazioni del veicolo. Tra le funzioni del computer di bordo ci sono le segnalazioni degli interventi di manutenzione, i valori relativi al consumo medio e istantaneo, le indicazioni sui passaggi alle marce superiori, nonché velocità media, orologio, sveglia, livello dell'olio e autonomia.

Sopra il quadro strumenti, in posizione facilmente accessibile al guidatore, si trova una tasca formato A4 dove riporre fogli di carta, documenti e cartine, che finalmente non dovranno più essere appoggiati sopra il cruscotto, dove causano riflessi indesiderati sul parabrezza....quando non scivolano sul pavimento.

Vano refrigerato

Di fronte al sedile centrale, l'area IT al centro del cruscotto prevede vani portaoggetti, i comandi per il sistema di riscaldamento e ventilazione, il gruppo di comando secondario e slot formato DIN per l'autoradio con lettore CD e il tachigrafo digitale. Inoltre, un vano refrigerato alla base della plancia centrale consente di tenere in fresco due bottiglie d'acqua da mezzo litro. In cima alla consolle IT è stato incorporato un altro comparto portaoggetti formato A4.

L'area del cruscotto di fronte al passeggero laterale include un ampio cassetto con serratura (a meno che non sia installato l'airbag lato passeggero), al di sotto del quale si trova uno scomparto portadocumenti più piccolo.

Altre soluzioni portaoggetti si trovano a padiglione sopra il posto di guida. Un comparto ad apertura frontale può contenere documenti e libri di grandezza superiore al formato A4, mentre nella parte inferiore – nascosta per maggiore sicurezza dall'aletta parasole del guidatore – si trovano dei piccoli fermadocumenti, ideali per carte di credito e ricevute di parcheggio e rifornimento carburante.

I vani nella consolle centrale sono pensati per monete, penne e altri piccoli oggetti, mentre un vano sagomato sulla parete posteriore della cabina mette a disposizione ulteriore spazio dietro i sedili. Più capiente, questo vano è accessibile attraverso un varco nel sedile anteriore centrale o abbattendo lo schienale. Nelle versioni a doppia cabina, il sedile a divanetto posteriore è completamente abbattibile per aumentare lo spazio di carico.

A garantire maggiore comfort e praticità a guidatore e passeggeri ci sono quattro bocchette direzionali per il sistema di riscaldamento e ventilazione, che, a seconda della versione, integra anche il climatizzatore. Nei modelli a cabina doppia è previsto anche il sistema di riscaldamento posteriore.

Portabevande intelligenti

Le due bocchette esterne alle due estremità del cruscotto presentano una novità: portabevande con funzione di riscaldamento/refrigerazione, ossia riscaldati o refrigerati dall'aria proveniente dal sistema di riscaldamento e ventilazione.

Accanto all'alloggiamento per l'autoradio con lettore CD si trova uno spazio predisposto all'installazione di un tachigrafo digitale, a tutto vantaggio della sicurezza del guidatore e di una maggiore attenzione ai costi di esercizio. Dotato della tecnologia Smart Card e di una stampante, il tachigrafo registra in memoria e stampa i dati relativi all'uso del veicolo, a beneficio del conducente e del gestore del parco mezzi.

Interni eleganti

I nuovi pedali di frizione e freno, ora disposti a un'altezza diversa, migliorano la posizione di guida, mentre i nuovi tessuti che ricoprono i sedili e i nuovi rivestimenti di portiere e pavimento rendono il nuovo Cabstar decisamente più elegante.

Il precedente Cabstar si è guadagnato una solida reputazione per la facilità di guida, e con il suo successore la praticità e il comfort raggiungono livelli ancora più alti. Oltre ai sedili, anche il piantone dello sterzo del nuovo Cabstar è regolabile, sia in altezza che in profondità.

Altrettanto sofisticata è la gamma dei supporti elettronici di guida, installati di serie o disponibili nell'ambito degli allestimenti superiori. Sempre traendo ispirazione dalle autovetture Nissan, tra le novità del nuovo Cabstar c'è anche il sistema di apertura porte telecomandato.

Easy Hill Start

Un'altra opzione avanzata è il sistema di assistenza per le partenze in salita Easy Hill Start. Controllato elettronicamente, l'EHS tiene frenato il veicolo quando si trova fermo su una strada in salita senza che il guidatore debba usare il freno a mano o tenere premuto il pedale del freno.

Il sistema frenante del dispositivo si disinserisce soltanto quando avverte che il pedale della frizione è stato rilasciato e la coppia del motore è sufficiente a far avanzare il veicolo. Oltre a migliorare il comfort di guida, l'EHS aiuta a conservare la frizione e la trasmissione durante gli sforzi quotidiani richiesti a un autocarro che lavora molto.

Motori Euro 4

I nuovi motori, tutti conformi alla legislazione Euro 4 sulle emissioni, forniscono maggiore potenza, prestazioni più flessibili, consumi ridotti, intervalli di manutenzione più lunghi e un funzionamento più pulito.

Sono tutti motori common rail che utilizzano il ricircolo dei gas di scarico (EGR) con raffreddamento e il catalizzatore ossidante per motori diesel (DOC) in conformità alle ultime normative. L'EGR riduce le emissioni di ossidi di azoto rimettendo in circolo una parte dei gas di scarico nella camera di combustione, dove si mischiano all'aria fresca aspirata che abbassa la temperatura di combustione e, di conseguenza, i livelli degli ossidi di azoto.

La tecnologia common rail stessa contribuisce a ridurre le emissioni e il fumo nero migliorando al tempo stesso l'efficienza dei consumi e abbassando i livelli di rumorosità.

Più potenza, più risparmio

Nonostante abbia regalato 500cc di cilindrata all'unità che alimentava il precedente modello, il motore turbodiesel common rail da 2,5 litri del nuovo Cabstar – battezzato YD25 – produce 110 CV (81 kW), offrendo un incremento di 5 CV sui 105 CV del motore uscente BD30. Una versione più potente della stessa unità YD25 è dotata di intercooler per spingere la potenza fino a 130 CV (95 kW), anche in questo caso un miglioramento di 5 CV sul motore equivalente dell'uscente Cabstar.

Il motore diesel YD, a 4 cilindri con doppio albero a camme in testa, è a iniezione diretta common rail di seconda generazione. Nonostante i valori della coppia dei due motori restino identici alle vecchie unità (rispettivamente 250 Nm e 270 Nm), entrambi i motori godono di curve di coppia molto più piatte raggiungendo il valore di punta lungo un più ampio arco di giri.

Le prestazioni risultano quindi più flessibili, ma non a scapito dei consumi. Entrambi i nuovi motori garantiscono infatti una riduzione dei consumi nell'ordine del 5%. Un'altra buona notizia per gli operatori è che gli intervalli di manutenzione sono stati estesi da 10.000 km a ben 30.000 km.

Motore ad alta potenza

Il motore più potente offerto dal precedente Cabstar sviluppava 125 CV, ma il nuovo modello saprà attirare ancora di più operatori e guidatori con una terza motorizzazione da 150 CV (110 kW).

Il quattro cilindri ZD30 da 3 litri con doppio albero a camme in testa presenta, come gli altri due motori diesel, l'iniezione diretta common rail di seconda generazione e dispone di intercooler e turbocompressore a geometria variabile. Questa combinazione consente di incrementare la coppia massima a 350 Nm, che, anche in questo caso, risulta ampiamente disponibile tra i 1600 e 3000 giri/min grazie alla curva di erogazione piatta.

La potenza del motore e la massa complessiva sono le chiavi per identificare i vari modelli all'interno della gamma. Ad esempio, un Cabstar 28.11 ha una massa complessiva di 2,8 tonnellate ed è alimentato dal motore da 110 CV, mentre un 45.13 è il modello da 4,5 tonnellate con il motore da 130 CV. Mentre per la guida a sinistra saranno disponibili tutti gli abbinamenti di massa complessiva e motore, i mercati con guida a destra vedranno al lancio soltanto l'offerta dei modelli da 3,4 e 3,5 tonnellate, anche se con tutte e tre le motorizzazioni disponibili.

La trasmissione di serie è manuale a cinque marce ma è prevista anche un'opzione manuale a sei marce. Il cambio a sei rapporti ha una speciale prima marcia corta progettata appositamente per gli operatori che fanno molte soste – ad esempio chi lavora nella nettezza urbana e nel servizio pubblico – ma anche per i veicoli che operano nelle zone di montagna. È anche finalizzato al settore dell'edilizia, dove gli autocarri hanno spesso bisogno di lavorare con marce basse e su un terreno non sempre stabile. È inoltre possibile scegliere un differenziale a slittamento limitato.

Bassi costi di esercizio

Oltre al risparmio di carburante e agli intervalli di manutenzione più lunghi, concorre ai costi di esercizio ridotti anche il sistema di ribaltamento della cabina singola, che fornisce un accesso facile e rapido al motore e alle apparecchiature ausiliarie per la manutenzione ordinaria. In opzione, la funzione di ribaltamento della cabina è a chiave per una maggiore sicurezza, e una spia sul cruscotto avvisa il guidatore nel caso in cui la cabina non sia stata chiusa completamente dopo i controlli al motore.

Il nuovo Cabstar è protetto da una garanzia di tre anni o 100.000 km, oltre che da una garanzia di sei anni sulla verniciatura e contro la corrosione.

Elevato valore residuo

Un altro vantaggio derivante dai bassi costi di esercizio e dalla generosa copertura delle garanzie è il valore residuo del nuovo Cabstar, che sarà con tutta probabilità superiore a quello del suo predecessore.

Precisione dello sterzo
L'impiego di uno sterzo a pignone e cremagliera è uno dei cambiamenti più rilevanti nel telaio di nuova generazione di Cabstar e garantisce più precisione al volante e migliore manovrabilità. A dispetto della cabina più ampia, il nuovo Cabstar ha un diametro di sterzata più stretto rispetto al vecchio modello, con un miglioramento del raggio di sterzata alle ruote anche del 5,4%.

Anche le prestazioni di frenata sono migliorate, con i freni a disco anteriori e posteriori di serie su tutti i modelli e la disponibilità su richiesta di ABS e ripartitore elettronico della forza frenante (EBD).

Maggiore sicurezza
Altri miglioramenti del nuovo Cabstar sul fronte della sicurezza includono, in opzione, gli airbag lato guida e passeggero lato porta, i fari fendinebbia anteriori e i retronebbia doppi a elevata intensità. La struttura della cabina è stata irrobustita mediante barre di rinforzo integrate nelle portiere per offrire maggiore protezione agli occupanti in caso di impatto laterale.

Il paraurti anteriore è ad assorbimento di energia per una migliore protezione e minori costi di riparazione in caso di incidenti, mentre le cinture di sicurezza ora dispongono di pretensionatori. La finestratura più ampia si traduce in migliore visibilità generale, mentre la visibilità posteriore è migliorata grazie agli specchietti retrovisori più grandi, disponibili su richiesta anche con regolazione a distanza.

Telaio di comprovata affidabilità
Sterzo e impianto frenante a parte, il telaio a trazione posteriore sarà già noto agli attuali proprietari e operatori di un Cabstar: sospensione anteriore multi-link e robusto assale posteriore con molle a balestra paraboliche collegati da un resistente telaio a longheroni, e barre anti-rollio montate su entrambe le estremità.

Per assicurare la capacità di carico supplementare alla versione da 4,5 tonnellate, la sospensione posteriore è rinforzata da un ulteriore braccio di controllo e da un robusto paracolpi in poliuretano al posto dei gommini usati sugli altri modelli.

Le ruote posteriori gemellate sono di serie su tutti i modelli da 3,5 e 4,5 tonnellate. Le ruote posteriori singole sono di serie su tutte le versioni da 2,8 e 3,2 tonnellate (oltre che sui modelli da 3,4 tonnellate nei mercati con guida a destra).

Tutte e tre le varianti di passo sono disponibili con ciascuna combinazione di motore e massa complessiva, ad eccezione della versione da 2,8 tonnellate e 110 CV, che non prevede il passo lungo di 3400 mm. L'opzione cabina doppia non è invece disponibile con il passo più corto.

Allestimenti di fabbrica

La scelta dei cassoni installati in fabbrica comprende tre pianali di carico piatti realizzati in alluminio o acciaio e dotati di pannelli divisori standard o lunghi. La maggior parte dei Cabstar, tuttavia, monterà cassoni sviluppati da convertitori e carrozzieri specializzati.

Per assicurare il contatto più stretto possibile con le società di conversione, Nissan sta predisponendo un apposito sito web per consentire un più intenso scambio di informazioni tra la fabbrica e gli specialisti.

Infine, la gamma dei colori è stata arricchita di due novità: 'new silver', una tonalità leggermente metallizzata, e blu metallizzato, che vanno ad aggiungersi al bianco e al rosso pastello.

Il nuovo Nissan Cabstar è più che mai pronto a lavorare.