

## Testnotizen zum Nissan NV 200 Evalia 1.5 dCi mit 66 kW/90 PS und Fünfgang-Getriebe

Im Test vom 30. April 2012. bis zum 14. Mai 2012.  
Kennzeichen: K – N 5006

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

Der Nissan NV 200 Evalia bietet dem Fahrer und dem Beifahrer einen **recht niedrigen, bequemen Einstieg**. An den **beiden Schiebetüren** müssen die Fahrgäste dagegen schon eine ordentliche Stufe überwinden, da in den Einstiegen keine Trittstufen eingearbeitet sind. Beim Einstieg an den Schiebetüren freuen sich ältere Fahrgäste über die **massiven Griffe an den B-Säulen**, beim Ausstieg vermissen sie solche Griffe an den C-Säulen.

Der kurze **Bug** des Evalia **ist gut einzuschätzen**. Die Kastenform der Karosserie erleichtert das Rangieren rückwärts. Das gilt auch bei Schmuddelwetter, weil der nicht zentral angeordnete Heckwischer glücklicherweise die in Fahrtrichtung links liegende Seite bevorzugt, in der man zum Überholen ansetzende Fahrzeuge sehen möchte. Beim Einbiegen behindern die hohen Kopfstützen und die hohe Gürtellinie die Sicht nach rechts. Die **großen Außenspiegel** sind dagegen gut.

Der **Kofferraum** ist beim Fünfsitzer – um einen solchen handelte es sich beim Testwagen – sehr tief und gut geschnitten. Seine Radkästen sind aufgrund der kleinen Räder sehr schmal, die Durchladebreite ist entsprechend groß. Der Kofferraum fasst auch großes Gepäck einer vierköpfigen Familie, die zum Flughafen fahren möchte. Die Kofferraumabdeckung ist in mehrere Teile geteilt. Sie hindert aber, wenn man Gepäck bis an die Rückenlehne schieben möchte. **Erweitern** kann man den Kofferraum **durch das Vorklappen der asymmetrisch geteilten Rücksitzbank**, das sehr einfach geht. So kann man leicht bis zu zwei Fahrräder durch die Schiebetür seitlich einladen und am restlichen Sitz mit Gurten sichern. Der schmalere Teil, auf dem man dann immer noch den zweiten Radfahrer befördern kann, ist auf der rechten Seite angeordnet. Eine **Innenleuchte in Fahrtrichtung links** oberhalb der Hecktüre muss für den Kofferraum genügen. An einem Innengriff rechts kann man die nicht allzu schwere **Heckklappe**, unter der 1,85 Meter große Fahrer gut stehen können, bequem zuwerfen.

Das **schlüssellose Zugangssystem** des Testwagens ist für den Einsatz im mobilen Gewerbe gut geeignet. Sobald der Fahrer den Schlüssel in der Tasche hat, kann er den Evalia an kleinen Tasten an allen Türen ver- und entriegeln.

Gewöhnungsbedürftig ist, dass man zum Motorstart auf die Bremse treten muss, während man beim Abstellen eine Taste neben dem „Zündschloss“ drücken muss, um es noch ganz herumzudrehen.

## Innenraum

Die **Innenbeleuchtung vorne** ist angenehm hell, wenn man zusätzlich zur zentralen Innenleuchte noch die beiden Leseleuchten dazu einschaltet. Über der Rücksitzbank gibt es eine weitere zentrale Innenleuchte.

Der Evalia bietet nur **schmale Türablagen**, in die keine Getränke passen, sondern nur zwei Stapel Musik-CD nebeneinander oder ein flacher Straßenatlas. Vor dem Beifahrer gibt es eine **offene Ablage**, aus der man von oben das Handschuhfach herunterklappt. Es fasst gerade mal die DIN A5-Fahrzeugunterlagen.

Praktisch sind die beiden **Getränkehalter an den A-Säulen** für Fahrer und Beifahrer, in denen sowohl Kaffeebecher als auch 0,5-l-Flaschen sicher stehen. Für den Taxi-Einsatz gut ist auch die **offene Ablage oberhalb der Mittelkonsole**, in der man Flugpläne oder Ähnliches unterbringen könnte. Unter einer großen Klappe zwischen den Vordersitzen kann man 1-l-Flaschen ablegen. Zwei weitere Getränkehalter für bis zu 0,5 Liter große Flaschen bietet der Evalia am Ende der Mittelkonsole, wo sie auch vom Fond aus erreichbar sind. Die Fahrgäste der zweiten Sitzreihe haben in den Türen ebenfalls Getränkehalter dieser Größe. In der flachen Ablage zwischen den Vordersitzen kann man kaum mehr als Taschentuch-Päckchen ablegen, weil ihre Brüstung zu niedrig ausgefallen ist.

Das **Lenkrad** des Evalia ist **nur in der Höhe verstellbar**, was bei häufig wechselnden Fahrern ebenso Einschränkungen der Sitzposition mit sich bringt wie der **nicht in der Höhe verstellbare Fahrersitz**. Eine Lendenwirbelstütze bietet der Evalia auch nicht.

Recht ärmlich sind auch die **Armaturen** ausgestattet, die einen Drehzahlmesser nur über den Bordcomputer bieten. Sie sind schmucklos, aber dafür sehr gut ablesbar. Eine Antippfunktion für den Blinker hat sich Nissan auch gespart. Genügend **Luftausströmdüsen** gibt es vorne auf jeden Fall. Die Drehregler für die Belüftung und die manuelle Klimaanlage sind gut verarbeitet. Das gilt auch für die **Armaturentafel**, deren Oberflächen zwar nicht handschmeichlerisch gestaltet sind, aber sich auch nicht unangenehm anfühlen.

Das im Testwagen eingebaute **Navigationsradio** bietet eine einfach zu bedienende und schnell rechnende Navi-Funktion, einen CD-Player und die **Bluetooth-Freisprecheinrichtung für das Handy**. Sie lässt sich einfach an Handys anpassen. Auf dem Bildschirm erscheint auch das Bild der **Rückfahrkamera** mit praktischen Hilfslinien. Bei seitlichen Lichteinfall kann man auf dem Bildschirm leider kaum etwas sehen. Bei Regenwetter oder bei Nacht ist das Bild der Rückfahrkamera sehr flau.

Das **Lenkrad** des Testwagens hatte **viele Bedientasten**: Rechts die für den Geschwindigkeitsregler oder –begrenzer, links die für das CD-Radio und den Bordcomputer. Die für die Radiolautstärke, die man oft braucht, sitzen etwas zu tief.

Die **Vordersitze** bieten großen Personen eine **zu kurze Sitzauflage**. Breit gebauten Fahrern wird die Rückenlehne auch zu schmal sein. Die Seitenführung geht für ein Fahrzeug dieser Kategorie in Ordnung. Die Polsterung ist auch auf langen Strecken angenehm straff.

Wenn der Vordersitz ganz nach hinten gerückt ist, drücken die Knie großer Fahrgäste in der nicht längs verschiebbaren zweiten Reihe gegen die aus Hartplastik bestehenden **Klapptischchen**, die am Vordersitz angebracht sind. Hochgeklappt sind sie stabil und nehmen sowohl Becher als auch 0,5-l-Flaschen auf. In den Ablagen am Rücken der Vordersitze könnten Taxi- und Mietwagenunternehmer Prospekte bereithalten.

Die beiden außen sitzenden Fahrgäste können ihre Füße unter den Vordersitz schieben. Der Fahrgast auf dem Mittelsitz dagegen hat diese Möglichkeit nicht, weil vor ihm die Mittelkonsole liegt. Die **Kopffreiheit ist opulent**. Die hinteren Kopfstützen lassen sich ebenfalls weit herausziehen. Abgesenkt drücken sie in den Nacken und mahnen die Fahrgäste so, sie richtig einzustellen. Die Schiebetüren lassen sich von den Fahrgästen gut von innen öffnen und schließen.

### **Motor und Antriebsstrang**

Der 1,5-l-Diesel ist ein **braver Geselle**, der sehr gleichmäßig auf Touren kommt und nicht mit einem Turboloch nervt. Für den Einsatz als Taxi oder Mietwagen ist die **Leistung** von 66 kW/90 PS **völlig ausreichend**. Leider ist der Vierzylinder **schlecht gedämmt**, sodass die Fahrgeräusche schon bei Landstraßentempo ermüdend wirken. Diesen Eindruck unterstreicht noch das Fehlen eines drehzahlensenkenden sechsten Gangs.

Im dritten Gang kann man Tempo-30-Zonen bequem durchfahren. Bei Tempo 50 kann man oft schon den fünften und höchsten Gang einlegen. Das **Schaltgefühl** ist etwas **knochig**, aber die Gänge lassen sich einwandfrei wechseln. Auch der Rückwärtsgang hinten links lässt sich gut einlegen. Die **Kupplung** hat einen gut fühlbaren Druckpunkt. Rangieren kann man vor- wie rückwärts mit Standgas. Eine Automatik bietet Nissan für den Evalia nicht an.

### **Fahrwerk und Fahrkomfort**

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Goodyear GT3 in der Dimension 175/70 R 14 C bestückt. Mit ihnen lässt er den Fahrer und die Fahrgäste viele kleine Unebenheiten der Fahrbahn spüren, doch rollt der Evalia für einen Transporter noch ganz manierlich über grobe Bodenunebenheiten. Er schaukelt sich auf langgezogenen Querrillen nicht auf. Die **Abrollgeräusche** halten sich in Grenzen und fallen wegen der Motor- und der Windgeräusche kaum ins Gewicht. In der Stadt fällt angenehm auf, dass der Evalia einen **sehr kleinen Wendekreis** hat. Weil er auch recht übersichtlich ist, kann man auf engstem Raum gut manövrieren.

### **Verbrauch**

Auf insgesamt 1.632 Test-Kilometern verbrauchte der Nissan NV 200 Evalia 1.5 dCi zwischen 5,6 Litern und 7,0 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **6,3 Liter**.

### **Störungen am Testwagen**

Am 2. Mai und danach regelmäßig wieder leuchtete das **rote Motorensymbol** auf, das laut der Bedienungsanleitung eine **Störung der Motorelektronik** signalisiert.

Wie dort empfohlen, wurde am 3. Mai die nächste Nissan-Werkstatt in Weiding nahe Mühlendorf am Inn angesteuert. Die las den **Fehlerspeicher** aus und machte eine Probefahrt, konnte aber keinen Fehler erkennen. Nach ihrem Rat, einfach weiter zu fahren, leuchtete die Warnleuchte unmittelbar nach Verlassen der Werkstatt erneut auf und danach in immer kürzeren Abständen. Sie blieb zunächst nicht dauerhaft an, sondern ging nach ein paar Kilometern wieder aus.

Ab dem nächsten Tag brannte die rote Warnleuchte ununterbrochen. Die gelbe gesellte sich nach einiger Zeit auch noch dazu. Eine Einbuße an Fahrleistungen war nicht zu spüren. Nach dem Setzen des Geschwindigkeitsreglers ertönte beim Betätigen des „Cancel“-Knopfes zum Ausschalten plötzlich die Hupe. Es scheint sich also um eine Störung in der Bordelektronik gehandelt zu haben. Eine Anfrage an die Presseabteilung nach den Ursachen des Defektes läuft.