



Fotos: Jan Burgdorf

Neben der L2H2-Variante bietet Nissan längere und höhere Modelle mit bis zu 14,8 m³ Ladevolumen an.

Frankophiler Japaner

Hinter der auffälligen Optik des neuen Nissan Interstar steckt die technische Basis des Renault Master. Und der zählt aktuell immerhin zu den modernsten Transportern am Markt.

Wo Nissan draufsteht, steckt ein Renault darunter. Das gilt für die meisten der leichten Nutzfahrzeuge des japanischen Herstellers in Europa. Auch für den jüngsten Van-Spross „Interstar“, der auf dem aktuellen Renault Master basiert.

Dem hat der französische Hersteller erst 2024 eine – in diesem Segment eher seltene – Neuentwicklung spendiert. Weshalb auch Nissan von sich sagen kann, eines der modernsten Transporterkonzepte am Markt zu haben. Das ist nicht nur bei der Optik spürbar. Die wirkt durch die auffallend weit nach oben bauende Front, auf der die Motorhaube in einem ungewohnt flachen Winkel ansetzt, äußerst modern. Und hebt den Interstar auf jeden Fall aus der Masse seiner Artgenossen heraus. Auch die optische Abgrenzung zum Master-Spen-

dermodell haben die Japaner vorne gut hinbekommen. Seitlich und hinten benötigt man dagegen, wie bei so vielen Transportern, das Logo, um zu erkennen, mit welcher Marke man es zu tun hat. Charakteristisch für den Renault und damit auch für den Nissan ist die abflachende Dachlinie zum Heck, die ihren Teil dazu beiträgt, dass der Luftwiderstand des Neuen um 20 Prozent niedriger ausfallen soll als beim Vorgängermodell.

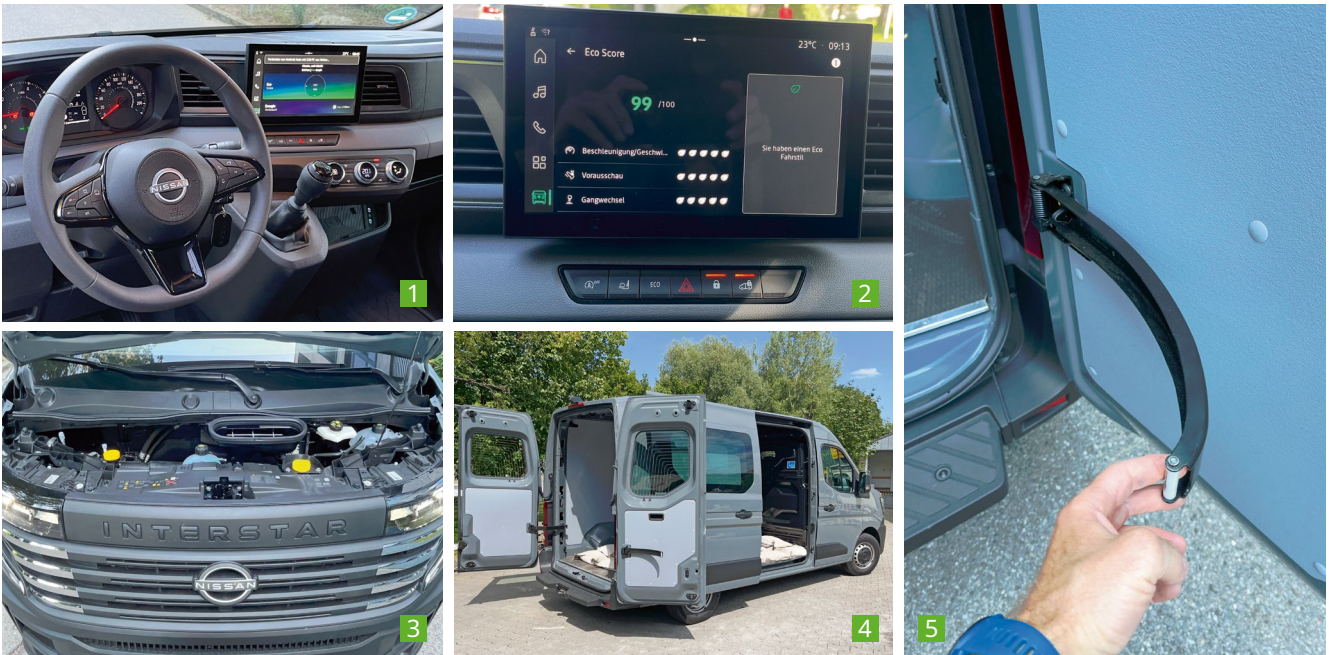
Hohe Zuladung

Zu Lasten der Transporteigenschaften geht das nicht, seitlich finden auch sperrigere Frachtgüter problemlos durch die 1,32 Meter breite Schiebetür (plus 40 mm zum Vorgänger). Oder man nutzt die Flügeltüren am Heck, die serienmäßig allerdings nur

um bis zu 180 Grad öffnen (270 Grad: 400 Euro extra).

Maximal 10,8 Kubik Fracht passen in unseren L2H2-Testwagen, die maximal 1.170 Kilo wiegen darf, bevor das Gesamtgewicht die legale Grenze von 3,5 Tonnen übersteigt. Womit der Interstar vergleichsweise viel Zuladung bietet. Woher das rührt, zeigt sich beim Überfahren von Bodenunebenheiten, bei denen das Blechkostüm mitunter heftig ins Vibrieren gerät. Das kannten wir ebenso vom Vorgängermodell wie die Klapper- und Knistergeräusche, die in solchen Momenten ans Fahrerohr dringen können.

Das Fahrwerk wurde trotz seiner französischen Herkunft überraschend sportlich abgestimmt. Beladen ist der Fahrkomfort top, leer rollt der knapp 5,80 Meter lange Kastenwagen hop-



1 Viel Hartplastik, aber beste Ergonomie im Cockpit. **2** Im Touchscreen versteckt sich auch eine Fahrstilanalyse. **3** Den Diesel gibt es in Leistungen zwischen 105 und 170 PS. **4** 10,8 Kubik großes Frachtabteil, 1.170 Kilogramm Nutzlast. **5** Für den Türfeststeller der Hecktüren gäbe es schönere und praxisgerechtere Lösungen.

Nissan Interstar L2H2 | 150 dCi

Preis: ab 39.890 Euro
 R4/1.997 cm³ | 110kW/150 PS
 360 Nm bei 1.500–2.500/min
 6-Gang-Schaltgetriebe
 Frontantrieb | 170 km/h
 Verbrauchsrunde: 8,7 l/100 km
 Maße: 5.780 x 2.470 x 2.500 mm
 Lader: 3.230 x 1.790 x 1.890 mm
 max. Ladevolumen: 10,8 m³
 Nutzlast 1.170 kg
 Radstand: 3.590 mm
 Anhängelast: maximal 2.500 kg
 Tankinhalt: 80 Liter
 Adblue: 20 Liter
 Service: 2 Jahre/30.000 km
 Garantie: 5 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

peliger ab. Ohne Tadel bleibt der zwei Liter große Common-Rail-Diesel, der unseren Nissan in seiner zweitstärksten Einstellung mit 150 PS befeuert. Die treiben die auf 3,13 Tonnen ausgeladene Testfuhre bestens vorwärts, woran die überdurchschnittliche Elastizität des Motors großen Anteil hat. Selbst den Drehzahlkeller von 1.100 Touren pariert der 360 Newtonmeter starke Vierzylinder problemlos, um 400 Kurbelwellenumdrehungen später richtig in Wallung zu kommen.

Dass es sich beim Interstar um eine junge Konstruktion handelt, ist aber vor allem am Fahrerplatz spürbar. Auch wenn es überrascht, dass Nissan, wie auch Renault, auf eine digitalisierte Instrumentierung verzichtet. Ergonomie und Bedienbarkeit sind dafür bestens, auch weil sich das Mittelteil des schwungvoll gezeichneten Armaturenrägers dem Fahrer zuwendet. Dadurch wird beispielsweise der in der Mittelkonsole aufgesetzte 10-Zoll-Touchscreen bestens erreichbar.

Lob und Tadel gleichermaßen verdienen die drei großen Drehregler für Klimaanlage und Luftverteilung. Die lassen sich erfreulich intuitiv bedienen. Bei Sonneneinstrahlung sind die auf den Reglern angezeigten Digitalzahlen oder Symbole allerdings kaum noch erkennbar.

9-Gang-Automatik optional

Links daneben fügt sich die Konsole für das serienmäßige Sechsgang-Getriebe an, dessen kurzer Schalthebel gern etwas verbindlicher durch die Schaltgassen gleiten dürfte. Ein Update auf die Neungang-Wandlerautomatik wäre mit der Testwagen-Motorisierung zwar möglich, würde aber mit 2500 Euro zu Buche schlagen.

Bei allen Interstar serienmäßig mit fährt dagegen die Nissan-typisch lange Garantie von fünf Jahren mit. Die allein könnte für manchen Transportunternehmer Grund genug sein, den Japaner seinem französischen Spender vorzuziehen.

Jan Burgdorf