



KISTEHER-BEMUTATÓ LELEPLEZÉS MÁRCIUSBAN

## Nissan-izgalom - NV200

A LEGJOBB RAKTÉR-KIHASZNÁLHATÓSÁG A KATEGÓRIÁJÁBAN

*Gondolom, talán éppen mostanában végzik az utolsó simításokat a Nissan reményteli vadonatúj haszongépjárművein, az NV200 kiállításra szánt darabjain. Izgalomra adhat okot nemcsak a teljesen új fejlesztésű jármű bemutatkozása, de az is, hogy sorra fűjják le Európában a 2009-es kiállításokat, elmarad októberben az európai legnagyobb seregszemle Amszterdamban, és a napokban jelentették be, nem lesz kiállítás az idén Birminghamben sem. Marad a 79. autószaalon Genfben, március 5. és 15. között. Szerencsés választás, eredetileg is itt képzelték el a Nissan vezetői az NV200 világbemutatót.*

**T** ehát márciusban jön, de addig is még titkok sokasága lengi körül a járművet. Mi is ez az NV200, milyen is lesz, honnan indult a fejlesztés, mi a küldetése, mű-

szaki-gazdasági háttére ennek reményteli új jövevénynek? Ezzel kapcsolatban, meg a Tokióban kiadott sajtóközlemény apropóján kaptuk a meghívást a Nissan európai köz-

pontjából nemzetközi sajtótájékoztatóra, egy kis szakmai háttérbeszélgetésre, kötetlen tájékozódásra. Mint az IVOY európai újságíró-szervezet magyarországi tagja képviselőjében vettünk részt a zárt ajtók mögötti rendezvényen.

A Nissan a sajtóközleményben hivatalosan is bejelentette, készen áll az új modell bemutatkozására, „A Nissan NV200 kínálja a legjobb raktér-kihasználhatóságot kategóriájában” címet viselte a szűkszavú közlemény. Szakosított szalonok és szervezetek hálózata biztosítja a piaci bevezetését ennek a teljesen új, kompakt kishaszongépjárműnek. A fejlesztés a rakodótér-optimalizálásra koncentrált, aminek eredménye akár 4,1 köbméter szállítási kapacitás. Ez igazán figyelemre méltó adat egy olyan gépkocsinál, amelynek hossza nem nagyobb, mint egy átlagos személygépkocsié, például hosszúságban várhatóan 4,5 méter alatti lehet a végleges méret. Publikus adat még az is, hogy a raktérbe benyúló kerékdobok között akkora a szabad keresztmetszet a padlón, hogy oda keresztbe fordítva két europaletta is elfér egymás mögött.

Ennyit tudhattunk meg a jármű műszaki jellemzőiről. Nem sok, de arra feltétlenül elég, hogy nyitva tartasuk a szemünket, mert bizonyosan valami nagyszerű dolog készülődik, aminek előszelét már korábban is érezhettük. Igen, van még valami, ami alapján azért lehet fogalmunk, mit láthatunk majd Genfben. 2008-ban Hannoverben én magam is megcsodálhattam azt a tanulmányautót – a mélytengeri bűvár spéci kis járgányát –, amely nem titkoltan alapját képezi, képezheti a gyártásba véglegesített járműnek. Emlékeztetőül nézzük ennek a csodabogárnak a képeit, és próbáljunk meg elképzelni egy ehhez kívülről bizonyosan nagyon is hasonló járművet. Nem megalapozatlan a várakozás, tényleg valami nagyon más, mindentől különböző jármű születhet.

2009-ben kezdődik a gyártás, Japánban jelennek meg az első példányok, és valamikor nyáron, inkább a nyár végén találkozhatunk a járművekkel Európa útjain. Ezt követően aztán fokozatosan jelennek meg a világ más tájain, hangsúlyosan például Kínában. Azt már Andy Palmer – Nissan LCV Business Unit, azaz kishaszongépjármű-ágazat – elnökhelyettestől is tudjuk, hogy kulcsszerepet szánunk ennek a nulláról indított fejlesztés-



Sajtótájékoztató

Andy Palmer,  
a Nissan LCV  
Business Unit  
elnökhelyetese



1937

NISSAN VAN (80)



1948

DATSUN TRUCK (2225)



1965

DATSUN LIGHT VAN  
1200DELUX (V320)



1966

CABLIGHT (1190)



A Vanette E és a „púpos” Cargo

tési projektnek a közeljövő gazdasági eredményeiben. Alapvetően Európára koncentrálnak, de a világ olyan pontjaira is el szeretnének jutni, ahol eddig tulajdonképpen jelen sem voltak. Európában egy olyan piacra szeretnének belépni, megtelepedni, amely az elmúlt években nem alakult igazán jól a Nissan haszongépjárművek szempontjából. Az egyébként rendkívül sikeres Vanette E és Cargo sorozat a 2000-es évek elején fokozatosan leállt. Jöttek helyette Európában (és másutt is) a „Renault-házasságból” született, lényegében átmatricázott, azaz a Nissan jelzés alatt futó, valójában Renault kishaszongépjárművek. Pedig jól emlékszem,



mennyire kedvenc jármű volt a Vanette még nem is olyan régen, megbízhatóságával, gazdaságos üzemével sok tulajdonosnak szerzett örömet még Magyarországon is. 1996-tól egészen 2002-ig sok ezer jármű futott ki a magyarországi szalonokból, 1999-ben, 2000-ben az eladások elérték az évi 1300-as nagyságrendet!

Aztán nálunk is jöttek az átkeresztelt Renault-k. Az eredményesség hasonló volt, mint szerzte Európában, azaz enyhén szólva is visszafogott. Pedig a 30-as évekre visszavezethetően a Nissan épített ilyen kategóriában is járműveket, talán érdekes lehet

a képsor, mely ennek a múltnak a mérföldköveit mutatja. Kell egy új jármű, ami egyesíti a Nissan saját tapasztalatait, szakértelmét, őrzi a hagyományt, a hegemoniát, és előremutat. Nem mást gondolnak az NV200-asról, mint hogy új szegmenst terem a kishaszongépjárművek szövevényes világában. Azt sem titkolják, hogy beszállnak a versenybe, ami a 2010-es Van of the Year cím elnyerését célozza meg.

Hát rajta, várjuk izgalommal!

Boncsér S.



1973

CARAVAN DX (E20)



1976

CLIPPER (C340)



1986

DATSUN TRUCK (D21)



1989

S-Cargo (G20)

