

12 850,-
EURO

Baujahr 2005
115 100 km



überteuerter Blender

Nissan Pickup 2.5 Di 4x4: ein rundum robuster Typ - mit konstruktiv krankem Motor. Der Checker testet ein Exemplar der Version Navara Double Cab. Der ist das genaue Gegenteil

Erst fällt der grüne Metalliclack ins Auge. Dann, dass er neu ist. Komplet? Tatsächlich, komplett. „War rundum verkratzt“, erklärt der Händler. „Jedenfalls“, versichert er, „hatte der Nissan keinen Unfall“. Der Mann sollte es besser wissen – und vielleicht tut er dies sogar. Denn der Heckbereich kündigt deutlich von einer Feindberührung. Die hat ganz klar nichts damit zu tun, dass die lieblos übergeduschte Ladefläche zerkratert ist wie ein Truppenübungsplatz nach dem Herbstmanöver.

Unter der Motorhaube sieht der 2005er-Pickup mit Doppelkabine aus wie das Opfer einer Schlamm-

lawine, innen wie ein runtergekommener Bauwagen. Inklusiv öligen Flecken und zahlreichen Brandlöchern in den Polstern. Dazu stinkt das Interieur, als herrsche hier Seuchengefahr. Ohne Quarantäne-Overall und Latexhandschuhe auf zur Probefahrt? Soll ja die Abwehrkräfte stärken...

Wenig überraschende Erkenntnisse der Tour: Bei Geradeausfahrt zerrt die Lenkung nach rechts, die Kupplung ist am Ende. Was mich indes überrascht, ist das Ausbleiben jeglicher gesundheitlicher Folgen. Und vor allem das einzig Positive an diesem ramponierten Pritschenwagen: der kräftig antre-

tende Vierzylinder-Selbstzünder. Nicht, weil der so gar nicht mit dem kläglichen Rest des Fahrzeugs harmoniert. Sondern weil er normalerweise den einzigen Schwachpunkt dieser Baureihe darstellt.

Wobei der Begriff Schwachpunkt untertrieben ist. Klar gesagt: Der Motor ist eine Fehlkonstruktion. Zumindest bezüglich der Anforderungen des deutschen Marktes. Klingt kryptisch? Die Erklärung folgt. 1998 führte Nissan die intern D22 genannte Pickup-Generation ein. Deren Antrieb: ein recht durstiger, aber sorgenarmer 2,5-Liter-Wirbelkammer-Turbodiesel mit 104 PS. Das große Facelift Anfang

2002 brachte dessen Erben, den 133 PS starken Direkteinspritzer. Und damit massive Probleme.

Das kleinere betrifft den unzuverlässigen Öldruck-Kettenspanner, der für teure Motorschäden sorgen kann. Das größere lauert eine Etage tiefer: Mutmaßlich aufgrund zu knappen Kolbenspiels überhitzen die Brenneinheiten zwei und drei, die Folgen sind Kolbenkipper und -klemmer sowie brechende Kolbenbolzen – in der Folge zerschlagen die Pleuel schließlich die Motorblöcke.

Stichwort Deutschland: Dieses Horrorszenario ereignet sich praktisch nur bei Reisetempi über 120