



PICKUP 1955



PATROL 1960



TERRANO 1996



X-TRAIL 2001

Nissan 4x4, oltre mezzo secolo di successi

Fra pochi giorni, esattamente il 26 dicembre, la Nissan compie 70 anni. Ad essere precisi il nome Nissan Motor Co. Ltd compare solo il primo giorno di giugno 1934, ma la fondazione si fa risalire alla suddetta data, quando la società Jidosha-Seizo Kabushiki-Kaisha - molto modestamente in italiano è tradotta società Fabbrica Automobili - rileva la divisione automobilistica della Tobata Casting Co. per la fabbricazione delle Datsun. Nelle ambizioni del fondatore Yoshisuke Aikawa c'era in

programma la produzione di massa di 10-15.000 vetture l'anno. Oggi la Nissan ne produce oltre 280mila al mese in diverse fabbriche sparse per il mondo.

In questa crescita esponenziale, una parte importante hanno e continueranno ad avere i cosiddetti truck, nati come veicoli da lavoro e successivamente assurti al ruolo di mezzi per il tempo libero fino ad arrivare alle recentissime evoluzioni di sport utility concepiti per l'uso quotidiano in città come in

campagna. Veicoli cioè buoni per ogni tipo di percorso, stradale e fuoristradistico. Sono tanto confortevoli da poter sostituire alla pari una berlina di classe, e al contempo riescono ad affrontare un "off road" abbastanza impegnativo grazie a una tecnologia 4x4 sempre più raffinata, che vanta una tradizione lunga ben 52 anni. Il Pickup, il mitico Patrol, il Terrano e oggi l'X-Trail hanno costruito gran parte della storia della Nissan fino ai giorni nostri. Sono uno dei tre "filoni" (il primo di cui

abbiamo già pubblicato una pagina lo scorso 9 dicembre, poggia sulle city-car e precisamente sulla Micra; il terzo è basato sulle vetture sportive e in particolare la nuova 350Z) sui quali la Nissan intende procedere anche per i prossimi anni. Così, se nel frattempo i 4x4 continuano ad offrire versioni aggiornate al passo con le innovazioni tecnologiche e infotematiche, già si ipotizzano i prossimi passi, dell'X-Trail e della sua erede.

La Nissan X-Trail è sul podio della classifica europea dei veicoli 4x4, dietro a Toyota RAV-4 e Land Rover Freelander. C'è da dire, però, a onore della sport utility giapponese che la sua scalata al vertice delle vendite in Europa è più recente. Dunque il suo successo ancora più eclatante.

Da quando è comparsa due anni fa nei nostri mercati, importata dal Giappone, la X-Trail ha già convinto 65mila utenti. E con il restyling appena operato (si legga l'articolo a centro pagina) la Nissan conta di venderne in Europa il prossimo anno ben 50mila, anche e soprattutto grazie all'adozione di un motore turbodiesel più performante e di affinamenti estetico-funzionali che la rendono ancora più piacevole qualsiasi sia l'uso che se ne faccia.

Infatti, in Italia dove notoriamente la clientela di questo genere di veicoli è molto esigente, già oggi la stragrande maggioranza degli acquirenti, ovvero il 95 per cento, sceglie proprio la motorizzazione a gasolio. Inoltre, sempre dall'identikit di questa 4x4 si evince che ben la metà delle X-Trail vendute in Italia - a fine anno saranno 5.700, ben 1.200 in più rispetto al 2002, pari a una crescita del 27% in volume e di 2,3 punti percentuali in quota di mercato che passa così dal 7,7 al 10% del segmento - è in allestimento Sport, il 40% è costituito dal livello top Elegance e solo il 10% dalla Mid-Line.

Questi due dati fotografano perfettamente il mutamento in atto nell'utenza del segmento. Che se da una parte è sostanzialmente stabile come numero - 52.880 nel cumulo da novembre, con un aumento dello 0,7% rispetto agli 11 mesi dello scorso anno - dall'altra non si accontenta più di vetture spoglie, meccanicamente efficienti ma lente, rumorose e dispendiose in fatto di consumi, nonché inquinanti. Non per niente all'interno del comparto fuoristradistico i SUV hanno ormai compiuto il giro di boa e raggiungono ora il 53% del totale dei 4x4 venduti, così come le versioni base sono relegate in basso in tutte le statistiche. Chi compra una sport utility cerca tutti i dispositivi e gli accessori che gli consentono di stare a bordo nel migliore dei modi. Meglio se poi, come la X-Trail, è anche una vera fuoristrada.

Tutto ciò deriva da un attento marketing, da un'efficace progettazione e realizzazione industriale, ma ancora di più da una tradizione di oltre mezzo secolo nella costruzione di veicoli a trazione integrale. Arrivare agli estremi del mondo, operare in aree con le più diverse condizioni geografiche e climatiche, e naturalmente in grande sicurezza, sono le sfide che la Nissan affronta a partire dal 1951.

In quell'anno nasce il Patrol, un veicolo ideato e prodotto per soddisfare esigenze di carattere militare ma che ben presto



La Nissan crede sempre più nel suo riuscito X-Trail, il terzo come vendite in Europa. E quindi l'ha rinfrescato, per migliorarlo e affinarlo sotto diversi punti di vista. Spiccano sul tetto i pratici "binari" che ospitano due potenti fari (con una profondità di illuminazione di 180 metri) che si attivano solo con la funzione "abbaglianti". Ma la novità principale riguarda l'adozione di un turbodiesel, che è sempre il 4 cilindri common rail di 2.2 litri, potenziato di 22 Cv (ora sono 136), con tangibili miglioramenti a livello di coppia.

Su strada l'X-Trail è più elastico e malleabile. La velocità massima arriva ora a 180 km/h, contro i 172 precedenti, mentre il sistema "All Mode 4x4" a controllo elettronico, in grado di passare automaticamente dalle due ruote motrici alla trazione integrale a seconda delle condizioni di aderenza, permette una guida sicura anche in percorsi decisamente "off road".

Uno dei nei del motore turbodiesel precedente consisteva in una eccessiva rumorosità. Rimasta solo in parte, grazie a un robusto lavoro di insonorizzazione. Gli ingegneri Nissan ci tengono a dire come questo 4 cilindri 16 valvole di 2184 cc siglato YD22, in grado di percorrere mediamente 13 km/litro, sia tutto opera loro e che

Dopo soli due anni, è stato aggiornato con molti affinamenti tecnici X-Trail più competitivo con il nuovo turbodiesel

"mamma Renault" si è tenuta fuori dalla porta. In ogni caso, a parte la potenza, è anche la coppia motrice che è cresciuta da 270 a 314 Nm a 2000 giri/min, mentre a mantenere sempre questa unità a un regime ideale ci pensa il conosciuto cambio manuale a 6 marce.

Il sistema di trazione "All mode" consente anche tre regolazioni manuali: l'impostazione "2WD" corrisponde alla trazione anteriore, quella "Auto" è la più utilizzata perché ripartisce la trazione a seconda delle condizioni di aderenza, mentre in "Lock" la coppia viene distribuita al 57% sull'asse anteriore e al 43% sul posteriore: destinato quindi al fuoristrada estremo. X-Trail dispone inoltre su tutte le versioni del sistema ESP+ che "sorveglia" in

automatico e corregge lo slittamento delle ruote. È abbinato a un differenziale attivo autobloccante, a un impianto frenante con Abs+Ebd e al controllo di trazione TCS.

All'interno il SUV made in Nissan è ora più aggraziato, affinato. Se fuori i miglioramenti sono minimi, dentro i passeggeri si trovano infatti in un ambiente decisamente più gradevole. Lo si nota, ad esempio, dal cruscotto, più "importante", più imbottito. Rimangono i tre strumenti centrali, ma con una nuova grafica. Spicca inoltre una bella consolle centrale in alluminio, con i comandi della climatizzazione a manopola. C'è anche un vano portatattine refrigerante o riscaldabile, mentre nel più ricco allestimento "Elegance" troviamo i sedili anteriori a regolazione

elettrica e gli interni in pelle. Il climatizzatore automatico è più potente e semplice da usare, mentre i poggiatesta sono di tipo "attivo" al fine di limitare i danni derivanti dai colpi di frusta.

Di fronte al passeggero anteriore ci sono ora due cassette portaoggetti, una superiore e una inferiore. Alle due estremità del cruscotto sono poi stati ricavati due vani portatattine. Il navigatore satellitare è disponibile per la prima volta come opzione di fabbrica. Basato sulla tecnologia DVD offre una copertura totale dei principali Paesi europei e integra uno schermo di 7 pollici nella consolle centrale. Sul fronte bagagli lo spazioso vano di carico è stato integrato da una nuova rete, che ha 13 punti di aggancio con robusti moschettoni, simili a quelli utilizzati dagli alpinisti, per i capi più pesanti.

La X-Trail è in listino anche con i due precedenti motori a benzina, ovvero il 2.0 litri da 140 Cv e il 2.5 litri da 165 Cv. Per entrambi i motori si può scegliere tra un cambio manuale a 5 marce e un automatico a 4 rapporti. Infine i prezzi: partono da circa 24.500 euro della 2 litri a benzina passando per i 26.600 della versione base turbodiesel e arrivando ai 34.000 della 2.5 Elegance.

si rivela idoneo a rispondere alle esigenze di una società civile in piena ricostruzione post-bellica. Una più attenta lettura della storia ci dice che il progetto Patrol in realtà risale agli anni della guerra, a quando l'Esercito imperiale dà incarico alla Nissan di studiare un fuoristrada maneggevole, leggero quanto forte e resistente da affidare alle forze armate che devono spostarsi velocemente sul territorio portando un piccolo armamento. Il veicolo si chiama Weapon Carrier, appunto "trasportatore di armi". Ed è l'antesigano del Patrol 4WD del 1951, che prefigura nel nome (guardiano, o pattuglia, o auto della polizia) il committente e l'uso che se ne fa nei primi anni Cinquanta.

Quel primo Patrol è equipaggiato con lo stesso propulsore dell'autocarro 180 - sei cilindri a benzina di 3670 cc privo di riduttore ma potenziato a 85 Cv contro i 69 dell'autocarro - ed ha un tetto telonato. Nel 1958 compare il Patrol Carrier, più grande e con hard top che presto conquista anche i privati. Definitivamente avvinti, due anni dopo, dalla trasformazione rappresentata dalla Serie 60, contenuta nelle dimensioni e offerta nelle versioni hard top e in più configurazioni di carrozzeria. Da quel momento gli aggiornamenti si fanno più frequenti, la gamma cresce (anche con motori a gasolio a 6 cilindri) insieme al più marcato orientamento verso l'off road, e con essa cresce la produzione

Contemporaneamente ai successi commerciali, il Patrol miete allora su allori nelle competizioni fuoristrada: il mitico Rally Parigi-Dakar, Parigi-Città del Capo, Parigi-Mosca-Pechino, tanto per citarne alcuni. Per questo il nuovo modello presentato in Europa nel 1988 prende la denominazione GR, ossia Grand Raid.

È l'anno di nascita della Nissan Italia e proprio il Patrol ne costruisce l'immagine pubblica di costruttore di grande affidabilità. Una fama confermata qualche anno più tardi dal Terrano II, espressamente concepito per il mercato europeo con il contributo stilistico dell'Istituto Idea di Montecarlo. Il dettato conferito ai designer torinesi: studiare una forma aerodinamica moderna, all'avanguardia, capace di anticipare i gusti dell'utenza europea anche negli anni a venire. Un progetto di ricerca che sul fronte tecnico coinvolge oltre 400 specialisti Nissan. Venduto in oltre 200mila esemplari in 80 Paesi del mondo, il Terrano II assolve in pieno il compito. Come fuoristrada segue le orme del Patrol nelle competizioni, come veicolo per tutti i giorni stabilisce nuovi parametri di comfort e sicurezza. Che guarda caso si evolvono, per forma e filosofia, nella X-Trail. È il SUV del terzo millennio. La sua storia è appena cominciata. Il suo futuro si inizia già a scrivere.

Tutto il mondo automobilistico sta concentrando i suoi sforzi verso una mobilità "pulita". Ormai quasi abbandonati gli studi sull'auto elettrica, il nuovo orientamento si chiama idrogeno. Non ci sono da fare scommesse su una rapida soluzione per modelli di massa alimentati dal gas contenuto nell'acqua. Lo stato dell'arte, per tutti, propende ancora su una tecnologia ibrida. Un passo avanti lo sta facendo anche la Nissan che proprio con l'X-Trail si avventura su questa strada.

La X-Trail FCV è appunto un veicolo ibrido con celle a combustibile ad alta efficienza (la novità consiste nell'aver adottato celle a lamina sottile in luogo delle celle a cilindro convenzionali) messe a punto dall'americana UTC Fuel Cells, e dotato di un compatto pacco di batterie agli ioni di litio ad alte prestazioni già commercializzato sul veicolo elettrico Hypermini e su altre vetture ad alimentazione alternativa. Dopo quasi un anno di prove su strada della X-Trail FCV "modello 2003", cioè la più evoluta al momento, il ministero dell'Economia, Industria e

Mentre la futura 4x4 prenderà le mosse dalla concept car Dunehawk presentata lo scorso settembre a Francoforte, la X-Trail guarda avanti

Per il SUV il via a una serie limitata a fuel cell

Trasporti giapponese lo scorso 8 dicembre ha approvato il modello. In conseguenza di ciò la Nissan ha deciso di lanciare sul mercato leasing casalingo una serie limitata di questo veicolo, in grado di sviluppare una potenza di 85 kW per una velocità massima di 145 km/h e con una autonomia di 350 chilometri, ben 150 in più rispetto alla versione 2002 della FCV.

Il passo della messa in vendita dell'X-Trail fuel cell segna un importante traguardo, per quanto ancora non risolutivo di tutti i problemi connessi a questa tecnologia, per il costruttore giapponese che ha iniziato lo sviluppo degli FCV quattro anni fa con i test della R'Nessa a celle a combustibile con convertitore chimico di metano. La Nissan peraltro dal 2001 è impegnata insieme alla



Lunga 4, 80 metri e larga 1,90, la grintosa Dunehawk prefigura i prossimi SUV medi di Nissan: 7 posti, porte ad apertura elettrica a sfioro e telecamere al posto dei retrovisori

Renault in un progetto quinquennale di ricerca e sviluppo per il quale i due partner intendono investire 85 miliardi di yen. Inoltre, la Nissan partecipa anche alla "California Fuel Cell Partnership" e da due anni in quello Stato esegue prove su strada della FCV X-Terra servendosi di uno stabilimento nei pressi di Sacramento.

In attesa di ulteriori sviluppi su questo fronte, per il mercato privato in Nissan stanno già mettendo a punto la vettura che dovrà segnare il prossimo modello 4x4. La vettura che raccoglierà il testimone della X-Trail fra qualche anno prenderà le mosse dalla concept car Dunehawk (significa "falco delle dune") svelata lo scorso settembre al Salone di Francoforte. Si tratta di un SUV di medie dimensioni, dall'

aspetto aggressivo, studiato per sette posti e dotato del sistema di trazione integrale "ALL-Mode 4x4 Nissan" di seconda generazione già presente sulla X-Trail. E come questa è concepita - lo sottolinea il suo ideatore, Takeshi Yamazaki - per un uso fuoristradistico impegnativo, senza però rinunciare a caratteristiche di potenza e agilità su strada.

Esteticamente la Dunehawk si caratterizza per una carrozzeria priva di maniglie e specchi retrovisori. Le porte si aprono elettricamente sfiorando una speciale superficie presente su entrambi i lati del veicolo, mentre le telecamere rivolte verso il retro con schermi a scomparsa su ciascuna estremità della plancia provvedono a mostrare quanto accade dietro al veicolo. Tutte le luci esterne, inoltre, sono del tipo a led, compresi i due fari integrati nelle barre sul tetto mutuati dalla X-Trail restyling. Internamente spicca la consolle a padiglione, stile aeroplano, con armadietti portabagagli che si estende per tutta la lunghezza del tetto che, lateralmente ad essa, è in vetro.