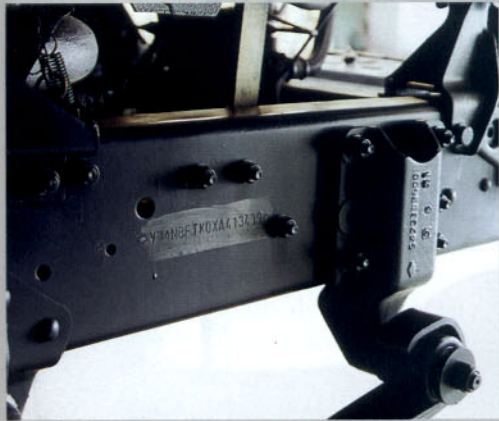




Nissan ATLEON

ATLEON ES EL NOMBRE CON EL QUE HA BAUTIZADO NISSAN A SU NUEVA GAMA DE CAMIONES, QUE NACE CON EL OBJETIVO DE SATISFACER LAS NECESIDADES ACTUALES DEL TRANSPORTE LIGERO Y SEMIPESADO. AGILIDAD Y FUERZA SON DOS CONCEPTOS QUE EL FABRICANTE HA QUERIDO TRANSMITIR CON EL NOMBRE DE SU NUEVO CAMIÓN, COMBINACIÓN DE LOS SUSTANTIVOS "ATLETA" Y "LEÓN". **UN DISEÑO ATRACTIVO, CON LÍNEAS MODERNAS Y REDONDEADAS, UNIDO A LA FUNCIONALIDAD QUE SUPONE SU ALTO NIVEL DE EQUIPAMIENTO,** HACEN DE ESTE CAMIÓN UN ENTORNO DE TRABAJO DE ELEVADA CALIDAD PARA EL TRANSPORTISTA DE CORTA Y MEDIA DISTANCIA

Por Área de Vehículos Industriales



Ubicación del número de bastidor (izquierda)

Localización de la placa del constructor (derecha)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
V	W	A	N	B	F	T	K	O	X	A	4	1	3	4	3	9

Fabricante VWA:
Nivisa Vehicle

N: Cabina estrecha
W: Cabina ancha
A: Autobastidor

Tipo de motor
B: BD30TI
C: B440TI
D: B660TIL
E: B660TIH

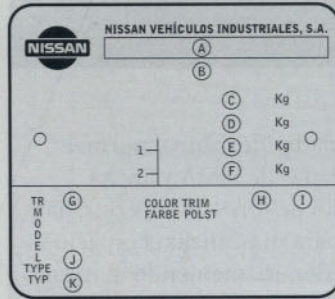
Número de serie del vehículo

Año modelo

Año de fabricación
W: 1998 / X: 1999 / Y: 2000

TKO: Código del modelo

F: Transmisión manual, 5 velocidades
T: Transmisión manual, 6 velocidades
S: Transmisión manual, 12 velocidades con reductora
A: Automático, 4 velocidades



- A: Código de homologación
- B: N° de identificación del vehículo (n° de bastidor)
- C: Peso bruto total (P.B.T.)
- D: Peso total combinado
- E: Peso máximo sobre el eje delantero
- F: Peso máximo sobre el eje trasero
- G: N° secuencial de producción
- H: Código del color de la carrocería
- I: Código del color de la tapicería
- J: Especificación del tipo de vehículo
- K: Modelo y tipo de vehículo

El nuevo Nissan ATLEON es fruto de la amplia experiencia del fabricante japonés en el mercado de los vehículos industriales. Totalmente diseñado en España, sustituye al modelo ECO-T en el segmento de mercado entre las 3,5 y 15 toneladas de MMA (Masa Máxima Autorizada). La gama se identifica con un número genérico, combinación de potencia y MMA. Sus características son recogidas en la placa del constructor, situada en el frente del camión, detrás de la calandra. El número del bastidor se indica en esta placa, además de ir troquelado en la parte exterior delantera del larguero derecho.

Cabina

El diseño de la cabina del ATLEON presenta una apariencia más redondeada que su predecesor, ECO-T. Esta nueva línea, además de adecuarse estéticamente a las tendencias

actuales de diseño en Europa, cumple una función aerodinámica, ya que provoca un desplazamiento del aire hacia los lados y hacia arriba, proporcionando al vehículo una eficiencia aerodinámica que se ha mejorado en un 34,5%. Este factor, unido al empleo de piezas de plástico, provoca una significativa reducción del consumo, marcha más silenciosa y una elevada estabilidad direccional. →



La reparabilidad de la cabina está determinada por la presencia de numerosos elementos exteriores de plástico

Desmontaje de la calandra y del cubillo

Reparación del frente de cabina



Las dos posibilidades de cabina, normal hasta las 8 toneladas de MMA y ancha para los camiones de tonelaje superior, han sido diseñadas para maximizar el espacio y comodidad interior, manteniendo al mismo tiempo una gran longitud carrozable. La construcción recta del panel trasero facilita la habitabilidad interior y permite que más del 70% de la longitud del vehículo pueda ser utilizable para la carga.

Reparabilidad de la cabina

La reparabilidad de la cabina del nuevo Nissan ATLEON, desvestida minuciosamente por el departamento de Vehículos Industriales de Cesvimap, está determinada por la presencia de numerosos elementos exteriores fabricados con materiales plásticos. Algunos de ellos, como la calandra y los cubillos, están pintados en el color de la carrocería.

La calandra, o panel frontal, es abatible y está asistida por dos cilindros neumáticos. La apertura de este panel frontal posibilita el acceso al frente de cabina, constituido por dos piezas metálicas ensambladas en su parte central.

Los cubillos están contruidos en una sola pieza y se fijan a la cabina mediante tornillos. Integrados en ellos, se sitúan los pilotos de intermitencia y las luces de gálibo. El paragolpes es de una sola pieza y su nuevo diseño integra los faros, que no son dobles

como en el caso del ECO-T.

La cabina es abatible en toda la gama, proporcionando un acceso cómodo al motor y a la parte inferior de la cabina, piso y largueros. Esto posibilita que ciertas reparaciones en estas partes del camión puedan ser realizadas sin necesidad del desmontaje de la cabina.

El montaje de las lunas traseras de la cabina, que van calzadas, es similar a la versión anterior. Sin embargo, la luna parabrisas ha sufrido un cambio importante, ya que se fija mediante adhesivo. Los cristales fijos de cada una de las puertas van pegados.

Otro aspecto que ha sido rediseñado, contribuyendo a la funcionalidad de este vehículo, es la accesibilidad a la cabina, favorecida por un escalón más grande y su disposición, menos elevada. Además, la puerta se abre completamente y su tamaño ha sido aumentado.

Mecánica

Cuatro son los motores que ofrece Nissan para su nuevo camión. Los cuatro propulsores son turbo diesel de inyección directa, equipados con *intercooler*. El sistema de inyección directa, además de ofrecer una elevada potencia específica, garantiza la limitada emisión de gases contaminantes, cumpliendo la normativa Euro II (EC 96/1). Las reducidas emisiones se ven acompañadas por un bajo nivel de ruido, gracias a

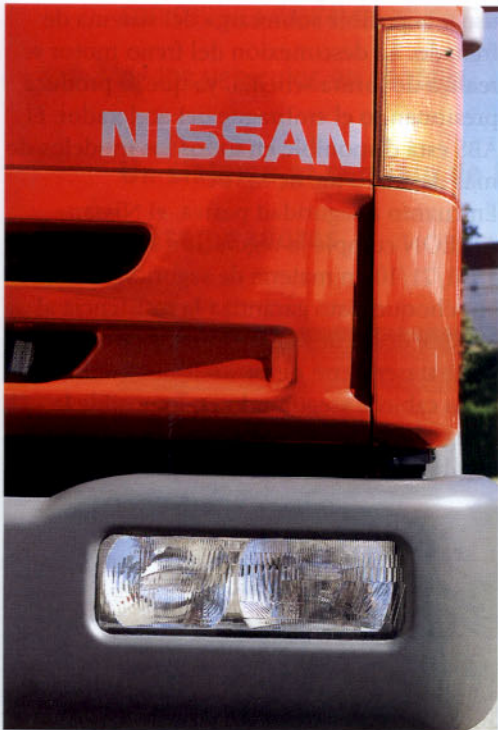


aspectos constructivos del propio motor, que además, va protegido de forma envolvente por una cubierta, que ejerce una función de aislamiento acústico.

También son cuatro los tipos de caja de cambios que el fabricante ha dispuesto para esta gama de camiones. Dependiendo del modelo, se montan cajas de cambio manuales, de cinco o seis velocidades, o automáticas, de cuatro. La transmisión del par al eje trasero se realiza mediante un árbol de transmisión de dos tramos. El sistema de transmisión se completa mediante la opción de diferentes relaciones del grupo diferencial, que puede ser autoblocante o de bloqueo selectivo con relación corta.

El sistema de suspensión, de serie en toda la gama ATLEON, es mecánico, de ballestas parabólicas, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Las ballestas delanteras son de dos hojas en toda la gama, exceptuando el modelo 110.035, en el que las ballestas del eje anterior son de una sola hoja. El sistema de suspensión mecánica trasero ofrece de nuevo dos posibilidades: conjunto de ballesta y ballestín de dos y una hojas, respectivamente, para los camiones menores de 13 toneladas de MMA, o conjunto de ballesta y ballestín de tres y dos hojas para los camiones de 13 y 15 toneladas.

El paragolpes, de una sola pieza, integra los faros



La suspensión neumática está disponible como opción en los modelos entre 9,5 y 13 toneladas de MMA. En este caso, el conjunto de ballesta y ballestín trasero de cada lado del eje es sustituido por un cojín neumático, apoyado en una semiballesta, que complementa el efecto elástico del elemento neumático.

Bastidor

El bastidor del ATLEON está formado por dos largueros paralelos de sección constante en "U", unidos mediante travesaños. Ambos, largueros y travesaños, están contruados en acero estampado en frío. Dependiendo →

La construcción recta del panel trasero facilita la habitabilidad y permite que más del 70% de la longitud del vehículo pueda ser utilizable para la carga



El sistema de suspensión, de serie en toda la gama ATLEON, es mecánico, de ballestas parabólicas, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora

EQUIPAMIENTO

	MODELOS							
	110.035	110.056	140	165.095	165.120	210.130	210.150	
Cabina	Normal	Normal	Normal	Ancha	Ancha	Ancha	Ancha	
Motor	BD-30 Ti	BD-30 Ti	B4-40 Ti	B6-60 Ti (L)	B6-60 Ti (L)	B6-60 Ti (H)		B6-60 Ti (H)
Dirección asistida	S	S	S	S	S	S	S	S
Freno motor	S	S	S	S	S	S	S	S
Cabina abatible	S	S	S	S	S	S	S	S
Cristales tintados	S	S	S	S	S	S	S	S
Pintura metalizada	ND	ND	0	0	0	0	0	0
Elevalunas eléctrico	S	S	S	S	S	S	S	S
Retrovisores eléctricos	S	S	S	S	S	S	S	S
Tacógrafo digital	ND	S	S	S	S	S	S	S
Aire acondicionado	0	0	0	0	0	0	0	0
ABS	ND	ND	0	0	0	0	0	0
Asiento del conductor con suspensión neumática	ND	ND	0	S	S	S	S	S
Suspensión neumática trasera	ND	ND	ND	0	0	0	0	ND
Caja de cambio automática	ND	ND	ND	0	0	ND	ND	ND
Diferencial autoblocante	0	0	0	ND	ND	ND	ND	ND
Bloqueo selectivo de diferencial	ND	ND	ND	0	ND	0	0	0

S: Equipamiento de serie / 0: Equipamiento opcional / ND: No disponible para este modelo.
Este equipamiento está sujeto a cualquier modificación por parte del fabricante.

Tabla realizada por Cevsimap

EL NISSAN ATLEON SE HA SOMETIDO AL CRASH-TEST RCAR (RESEARCH COUNCIL FOR AUTOMOBILE REPAIRS), EN CESVIMAP



→ del modelo, se dispone de hasta seis longitudes y seis secciones de bastidor diferentes. El diseño del chasis del ATLEON refleja el concepto de flexibilidad y versatilidad que Nissan ha querido conferir a su nuevo camión. Los largueros permiten seguir usando las carrocerías concebidas para el ECO-T, y han sido diseñados simplificando la implantación de cualquier carrozado.

Seguridad

Todos los cambios estéticos del ATLEON, con respecto al ECO-T, han estado condicionados por aspectos de seguridad. En este sentido, la visibilidad del conductor ha sido mejorada mediante el aumento de la superficie acristalada y la elevación del puesto de

conducción. También, ha mejorado la señalización, destacando los intermitentes, situados en posición más visible y de un tamaño un 75% mayor que en su predecesor. En el aspecto mecánico, el freno motor es de serie en todos los modelos. Activado con un botón en el tablero, asegura la marcha descendente del camión de manera confortable y segura, a la vez que reduce el uso y la posible sobrecarga del sistema de frenado. La desconexión del freno motor se realiza de forma sencilla, ya que se produce presionando el embrague o el acelerador. El ABS está disponible en todos los modelos de más de 8.000 Kg. de MMA. En cuanto a seguridad pasiva, el Nissan ATLEON cumple la regulación sueca TSV 1981/21/10 en materia de seguridad antichoque. Esto garantiza la resistencia al choque desde arriba, de frente y por la parte trasera, con deformaciones mínimas en la cabina, asegurando en lo posible la integridad tanto del conductor como del copiloto ✖

PARA SABER MÁS

- ▶ Área de Vehículos Industriales. industriales@cesvimap.com
- ▶ Fichas Técnicas de Reparación de Vehículos Industriales. Cevsimap, junio 2000
- ▶ Documentación técnica del fabricante
- ▶ Página principal de Nissan España: www.nissan.es