

HISTORIA DE LA NISSAN TRADE

El proyecto de fabricar la que sería la furgoneta Nissan Trade se empezó a gestar en 1973, cuando se diseñó la primera maqueta de la nueva TRADE.

Pero antes, en 1967, ocurrieron sucesos como que MISA tomó participación mayoritaria en FADISA -Fabricación de Automóviles Diésel S.A.- cuando fabricaba la furgoneta Romeo, y en 1971 MISA compró participaciones de AISA y en 1972 tomó una posición mayoritaria en AISA que fabricaba la gama AVIA.

En 1972 fruto de esta compra FADISA comenzó a fabricar los camiones AVIA que se prolongó hasta 1977.

En 1973 AISA estaba diseñando una nueva furgoneta y fue en 1975, - tras la compra en 1974 del resto de acciones de FADISA por parte de MISA-, cuando se decidió que el futuro centro productivo de la nueva furgoneta diseñada por AISA sería FADISA en Ávila, que sustituiría a la Ebro F100 y F108 (1967 a 1976).



ROMEO 2°

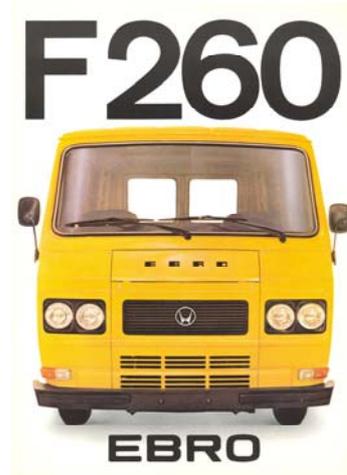
FADISA - Avila - ESPAÑA

Una novedad:
EL MODELO
F.100 Ebro

El F.100 es el resultado de la experiencia de Alfa Romeo en el sector de vehículos de transporte. Constituye la solución más racional y moderna de los problemas del transporte ligero: carga holgadamente 1.000 kilos, tiene una cabina de 6,90 m³ (7,80 m³ con techo elevado). Alcanza velocidades superiores a los 100 kms/h.

Por contra, los costes de entretenimiento son moderados, debido principalmente a su robustez y larga duración. La comodidad del conductor ha sido objeto de especial atención, por ser un elemento importantísimo de la seguridad y rendimiento económico del vehículo.

A finales de 1976 salió a producción el primer vehículo del nuevo Proyecto M-73 y posterior A-73 por la línea de la planta de Ávila bajo la denominación comercial Avia 1250 y Ebro F260.



Este nuevo producto aseguraba el futuro de la planta de Ávila ya que suponía una continuidad con los otros productos que producía la empresa Fadisa y suponía la especialización en este tipo de productos. Por ello se dejó de fabricar en 1977 los camiones AVIA y las furgonetas ligeras SIATA (1974 a 1977) base SEAT 600 y 850 que también se montaron en la planta de Ávila en esos difíciles años.

Y en 1980, Nissan se convirtió en el accionista mayoritario de Motor Ibérica, pasando a ser el propietario de las plantas que la empresa española tenía en Barcelona, Cantabria y Ávila.

En el 84 se introdujeron un paquete de mejoras con el proyecto JX, llegándose a producir versiones conducción derecha para el mercado británico.

Pero en 1986 fue cuando la planta de Ávila empezó a producir vehículos con la marca Nissan y modelo TRADE. Fue justamente la marca japonesa la que impulsó la introducción de los cambios más importantes a la TRADE, colaborando junto con la Ingeniería de diseño de vehículo y motores de Nissan MISA, que trasladó a Japón a un equipo de ingenieros para un desarrollo conjunto.

Estos cambios en el diseño exterior e interior, que fue totalmente renovado, con mecánica renovada, la convirtieron en la furgoneta que marcaba la diferencia con las de otros fabricantes.



Aunque era la misma plataforma que, desde hacía años, se comercializaba bajo las marcas Avia y Ebro –después del proyecto JX solo se comercializó como Ebro, y tras el proyecto PF se comercializó bajo la denominación NISSAN salvo pequeñas excepciones donde se seguía denominando Ebro -Para ciertos mercados especiales, como Andorra-, pero en ambos casos con la denominación comercial TRADE. El gran avance fue en el habitáculo, que ahora estaba pensado para dar más comodidad al conductor y el frontal renovado, de aspecto de motor adelantado y la mecánica de su motorización nueva.

Con la TRADE, se dejó de pensar sólo en transportar mercancías de forma eficiente, sino que también se empezó a pensar de forma decidida en el diseño exterior y el confort, dándole a la cabina un aspecto de calidad próxima al de los turismos.

Fue en este año 1986 cuando Nissan introdujo cambios en la motorización. Inicialmente, era un motor Perkins 4.108 que ya llevaban las furgonetas F100 Avia y Ebro hasta el lanzamiento de la TRADE y que en 1986 con aplicación de criterios de diseño NISSAN, con la cámara de combustión RICARDO pero con canal NISSAN, generó el A428II, -una versión de este motor fue ganadora varios años en el Rally Paris Dakar en categoría Diesel sobre un NISSAN

Patrol- y a la gama ligera se aplicó un motor de diseño 100% japonés de fabricación española, el LD20II E con una robusta caja de cambios actuada por palancas de diseño exclusivo.

En 1989 se volvió a lanzar un paquete de mejoras con la denominación Model Year 89 con pequeños cambios estéticos que subsanaban incidencias del lanzamiento del 86.



Tras el Face lift, llamado TC, diseñado con el estilo de Francisco Podadera, salió a la calle a finales de 1991. Desarrollado íntegramente por la ingeniería de diseño de España esta nueva versión se exportó con gran éxito por toda Europa, norte de África y América latina, aunque donde más se vendió fue en España y en Italia. Llegándose a fabricar para el exigente mercado alemán a partir de 1993.

N I S S A N T R A D E 2.8



F U R G O N E S

En esta época se llegó a fabricar 21 mil unidades en un año (1992).



(Sin cámara).

CONTROL

Indicaciones y cuentakilómetros múltiples con le y temperatura del agua.

• Luces de emergencia • Luces de cruce • Carga de alternador • Indicadores de dirección • Nivel líquido de frenos • Nivel de precalentamiento • Nivel de aceite posterior • Nivel de combustible • Freno de estacionamiento • Filtro de aire.

de luces. • Indicador de instrumentos, • Indicador de nivel de aceite, • Indicador de nivel de agua, • Indicador de nivel de aceite, • Indicador de nivel de agua, • Indicador de nivel de aceite, • Indicador de nivel de agua.

en la columna de dirección y carretón, indicador de lavaparabrisas.

Este diseño del proyecto TC incluía un salpicadero de alta calidad, espumado tipo turismo, con un cuadro de instrumentos de diseño exclusivo, con volante en posición turismo, asientos

anatómicos con apoya cabezas regulables y tapizado de techo conformado. Amplios espejos retrovisores exteriores con mando interior y mejoras en suspensión y dirección.

Pero también se aumentó el espacio entre pasos de ruedas en la zona de carga para permitir la carga de Europallet y se instalaron bisagras en puertas posteriores para facilitar la carga con apertura de 180° con retenedor a 90° liberable.

En el exterior se cambiaron a ópticas más modernas se introdujo una rejilla frontal con el logo NISSAN y parachoques integrales de material plástico técnico y con faros antiniebla integrados, abandonando los parachoques metálicos.

Posteriormente en 1997 se lanzó un nuevo "model year proyecto TX" para adaptarse a la reglamentación de emisiones EURO II, aumentando además sensiblemente la potencia con nuevas motorizaciones mas potentes, LD23(72CV), BD30(egr)(85CV) y BD30Ti (106CV), y se mejoró el equipamiento optimizando el

aislamiento de la cabina, tanto para versiones furgón que dotaron de un mamparo de insonorización y una mejora del aislamiento del motor, como para las versiones Combi se instalaron sistemas anti booming noise, que mejoró el confort de conducción y pasajeros. Para mejorar la estabilidad en condiciones de carga alta se aumento de la vía de ejes delantera y trasera revisando la suspensión, y se dotó de aletines exteriores para dar más sensación de anchura dentro de un nuevo paquete de mejoras.

Como curiosidades, destacar que en Colombia se utilizaba el chasis para fabricar microbuses y para Egipto se diseñó un Combi 15 utilizada como microbus turístico. También se desarrollaron versiones para la policía durante los primeros años 90 ya que fue considerado el modelo de referencia para el cuerpo.

La Nissan Trade se dejó de producir en el año 1998 la versión chasis cabina, cuando fue sustituida por el camión ligero Cabstar.E y en el 2001 la versión furgón. Desde entonces, la planta de Nissan en Ávila se ha especializado en la fabricación de camiones ligeros y medios hasta 15 Tn Llegando a una fabricación record de 31.000 unidades en el 2007.