

Nissan Primera Traveller 1.9 dCi acenta

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse



ADAC - Testergebnis

Note 2,5

Stand: Juni 2003

Test und Text: M. Ruhdorfer

Der Primera Traveller bietet viel Platz, eine gehobene Ausstattung und unkonventionelle Optik. Das möchte sich Nissan aber auch bezahlen lassen, ein Sonderangebot ist der Primera nicht mehr. Neue Wege beschreitet das Bedienungskonzept von Heizung/Lüftung, Radio und Navigation; nach ausführlichem Studium der Betriebsanleitung wird für jede Einstellung vom Fahrer trotzdem volle Aufmerksamkeit verlangt - eine gefährliche Sackgasse. Der kräftige Common-Rail-Diesel vom Partner Renault verrichtet seine Arbeit kultiviert und sparsam - eine klare Empfehlung. Allerdings lässt der Rußfilter noch auf sich warten. Konkurrenten sind Ford Mondeo, Opel Vectra, Renault Laguna, Toyota Avensis, VW Passat.

- + umfangreiche Ausstattung
- + gute, bequeme Sitze
- + kräftiger Motor
- + niedriger Verbrauch
- + hoher Sicherheitsstandard
- + Xenonlicht lieferbar
- Bedienung mancher Funktionen sehr umständlich
- Monitor bei Sonne schlecht ablesbar
- unübersichtliche Karosserie



Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,7

- + Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie wie des Innenraums hinterlassen einen guten Eindruck. Das Armaturenbrett ist passgenau und sauber zusammengesetzt, das unkonventionelle Design wirkt frisch. Eine Fernbedienung für die Zentralverriegelung ist serienmäßig. Bis zu 100 kg darf die Dachlast betragen.
- Der Optik sind sämtliche Schutzmaßnahmen für die Karosserie zum Opfer gefallen: kleine Beschädigungen an den lackierten Stoßfängern können nur unter hohem finanziellen Aufwand beseitigt werden, die Karosseriefanken sind fremden Autotüren schutzlos ausgeliefert. Das vollwertige Ersatzrad befindet sich im Kofferraum unter vier (!) Abdeckungen bzw. Matten. Die ungünstig platzierten Sicherungen sind schwer einzusehen: entweder auf der Straße kniend oder mit Kopfstand im Auto.

Übersichtlichkeit

Note: 3,1

- Die Rundumsicht gestaltet sich zufriedenstellend. Die Außenspiegel sind zwar nicht besonders groß, aber serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Die Rückfahrkamera zählt eher als Spielerei, da die hinteren Fahrzeugecken verborgen bleiben; Parksensoren mit akustischer Warnung wären sinnvoller.
- + Blendet nachts Scheinwerferlicht von hinten, tönt sich der große Innenspiegel automatisch wie eine Sonnenbrille. Gegen Aufpreis können Xenonscheinwerfer bestellt werden; sie erzeugen einen hellen Lichtsee vor dem Auto, leuchten aber nicht besonders weit in die Ferne.
- Die Karosserie ist gerade im Frontbereich sehr unübersichtlich; will der Fahrer sehen, wo sein Auto vorne anfängt und hinten aufhört, muss er sich auf das Dach setzen. Denn vom Fahrerplatz aus bildet das Wischergestänge vorn den Sichtabschluss.

Ein/Ausstieg

Note: 2,4

- + Vorne wie hinten gestaltet dich das Ein- und Aussteigen relativ bequem. Kleine Lichter in den vorderen Türen beleuchten den Einstiegsbereich. Eine Aussperrmöglichkeit ist nicht mehr gegeben.
- Die Türaufhalter sind zu schwach ausgelegt. Erst bei zweimaligem Drücken der Fernbedienung öffnen alle Schlösser, zudem sind die

Tasten im Dunkeln leicht zu verwechseln.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,3

Mit 385 l Kofferraumvolumen liegt der Primera Traveller für seine Klasse im Durchschnittsbereich. Mit vorgeklappter Rücksitzlehne vergrößert sich der Stauraum auf 695 l (gemessen bis Fensterunterkante).

- Durch die schräge Heckscheibe wird der Transport sperriger Gegenstände eingeschränkt.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,6

- + Die große Kofferraumklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich leicht öffnen. Die Ladefläche ist eben und mit 64 cm niedrig, es stört keine Ladekante.
- Beim Schließen der Klappe macht man sich leicht die Finger schmutzig, weil innen ein sinnvoller Griff fehlt.



Mit 385 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse nur durchschnittlich groß.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,8

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich einfach vorklappen, die Kopfstützen müssen dabei nicht entfernt werden; dabei ergibt sich eine fast ebene Fläche. Unter dem Kofferraumboden befindet sich eine Wanne für kleine Utensilien.
- Eine Durchladeluke oder ein Skisack sind nicht erhältlich.

Innenraum

Note 2,9

Bedienung

Note: 3,1

- Die klar gezeichneten und gut ablesbaren Instrumente befinden sich in der Mitte des Armaturenbretts nicht im direkten Blickfeld des Fahrers.
- + Das Lenkrad kann in Höhe und Länge verstellt werden, die Vordersitze mit praktischen Rädern in Höhe und Neigung; unterschiedlich große Personen finden so eine optimale Sitzposition. Das Zündschloss ist günstig angeordnet und beleuchtet. Regensensor und automatisch abblendender Innenspiegel sind serienmäßig. Alle wichtigen Funktionen können mit den beiden Lenkstockhebeln gesteuert werden. Das Radio mit CD-Spieler gehört ebenso zum Serienumfang. Die Schalter für die elektrischen Fensterheber (4x Serie) sind griffgünstig in den Türen platziert. Die helle Innenbeleuchtung verfügt vorne und hinten über Leseleuchten.
 - Das von Nissan N-FORM getaufte Bediensystem in der Mittelkonsole steuert Heizung/Lüftung, Radio mit CD-Spieler und Navigation (Aufpreis) über Menüs und variabel belegte Tasten. Ein bedenklicher Rückschritt bezüglich der Benutzerfreundlichkeit: mag die Bedienung technikbegeisterte Menschen faszinieren, so lenkt es doch zu sehr vom Verkehrsgeschehen ab, denn eine simple Einstellung erfordert vom Fahrer stets die volle Aufmerksamkeit, da das System selbständig die Menüs wechselt. Das Display ist mit den Standardeinstellungen bei Sonneneinstrahlung nicht mehr ablesbar. Die Knöpfe für Umluft und Heckscheibenheizung sind aus Designgründen nicht klar abgesetzt und wollen unter den zahlreichen anderen erst mal gefunden werden. Der Schalter für die elektrischen Spiegel sitzt versteckt und ist schlecht zu erreichen. Eine Kontrollleuchte für das Abblendlicht fehlt. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, um die Türgriffe zu erreichen. Beim Abstellen des Motors schalten die Scheinwerfer nicht auf Standlicht.



Mit Einlegen des Rückwärtsganges zeigt der Monitor automatisch den rückwärtigen Bereich – Parkensoren wären besser.

Raumangebot vorne*

Note: 2,5

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m zurückschieben; auch durch die großzügige Kopffreiheit ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl.

Raumangebot hinten*

Note: 3,4

- Auf den Rücksitzen können Personen bis zu einer Größe von 1,85 bequem Platz nehmen; das Raumgefühl ist für zwei Personen zufriedenstellend.
- Hinten ist die Ellenbogenfreiheit für diese Fahrzeugklasse etwas eingeschränkt.

Komfort

Note 2,5

Federungskomfort

Note: 2,4

- + Die Dämpferabstimmung zeigt sich insgesamt ausgewogen, tendiert aber in Richtung straff. Lange Fahrbahnwellen werden gut abgefedert, Aufbau- und Wankbewegungen gut gedämpft.
- Den rechten Feinschliff lässt das Fahrwerk des Primera jedoch

vermissen; kleine Unebenheiten auf schlechter Straße werden deutlich an die Insassen weitergereicht. Bei hohen Bodenwellen schlägt das Fahrwerk auch unbeladen durch.

Sitzkomfort

Note: 2,2

- + Die Vordersitze verfügen über Höhen- und Neigungseinstellung, lassen sich so unterschiedlichen Personengrößen optimal anpassen. Die Sitzflächen und Lehnen geben in Kurven festen Halt, sind durch ihre gute Form und eher weiche Federung bequem. Die Lehnen der Rücksitze sind hoch.
- Die Atmungsaktivität der Sitzbezüge könnte besser sein. Die hinteren Sitzflächen sind zu wenig geneigt, größere Personen haben dadurch zu wenig Schenkelauflege.

Innengeräusch

Note: 2,5

- Bei höheren Geschwindigkeiten nehmen Wind- und Motorgeräusche zu, werden jedoch als unaufdringlich empfunden.
- + Der gemessene Geräuschpegel liegt bis 130 km/h niedrig.

Klimatisierung

Note: 2,9

- (Heizungstest bei -10°C in der ADAC Klimakammer) In noch akzeptabler Zeit erwärmt die Heizung des Primera dCi die Luft im Fondbereich.
- + Die vorderen Plätze werden in relativ kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen gebracht.

Motor/Antrieb

Note 2,2

Fahrleistungen*

Note: 2,0

- + Der durchzugsstarke Motor beschleunigt den Primera auch aus niedrigen Drehzahlen ohne Zurückschalten zügig. Bei höheren Drehzahlen (ab ca. 3500 1/min) wirkt der Motor allerdings müde.

Lafuheru

Note: 2,0

- Ab etwa 3000 1/min sind leichte Vibrationen im Lenkrad spürbar.
- + Dennoch läuft der Motor in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert. Insbesondere das weiche Verbrennungsgeräusch überzeugt.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die 6 Vorwärtsgänge lassen sich leicht einlegen, die Präzision der Führung ist noch gut. Das Einrasten des Rückwärtsgangs klappt problemlos, er wird durch Anheben eines Ringes am Schalthebel freigegeben; so wird eine Fehlbedienung verhindert.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

- Um einen möglichst günstigen Verbrauch zu erzielen, ist das Getriebe sehr lang übersetzt. Das nimmt dem Motor in den oberen Gängen sein Temperament.

Fahreigenschaften

Note 2,2

Fahrstabilität

Note: 1,8

- + Bei jedem Tempo verhält sich der frontgetriebene Primera Traveller richtungsstabil, Fahrbahnverwerfungen und Längsrillen bringen ihn kaum aus der Spur. In Grenzsituationen, z.B. beim Ausweichen auf der Autobahn, greift ESP (Aufpreis) korrigierend ein und hilft dem Fahrer, den Wagen auf der Straße zu halten. Die serienmäßige Traktionskontrolle zähmt die Antriebsräder, wenn sie auf weniger griffigem Untergrund durchgehen wollen.

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + Auch von weniger geübten Fahrern lässt sich der Primera einfach steuern: in schnell angegangenen Kurven untersteuert der Wagen, bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich sein Eigenlenkverhalten wenig. Die Traktionskontrolle vermindert Untersteuern bei zu viel Gas.
- Beladen drängt das Heck etwas nach außen.

Handlichkeit

Note: 3,3

- Beim Beschleunigen in der Kurve werden die Rückstellkräfte am Lenkrad größer (Antriebseinflüsse spürbar). Beim Rangieren wie beim Fahren ist der Kraftaufwand an der Lenkung niedrig.
- Der Wendekreis von 12,5 m und die unübersichtliche Karosserie schränken die Handlichkeit ein.

Lenkung

Note: 2,3

- + Die recht präzise Lenkung spricht bei Ausweichmanövern gut an und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 2,4

Bremsen

Note: 1,9

- + Dank guter Bremswirkung steht der Primera bei einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 40 m (halbe Zuladung, Serienbereifung). Dabei unterstützen den Fahrer ein Bremsassistent, um das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen, und ABS, um die Spur zu halten. Feine Dosierbarkeit und spontanes Ansprechen vermitteln ein sicheres Gefühl.

Gestaltung

Note: 3,0

- + Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Primera vier von fünf Sternen und liegt damit beim Insassenschutz im oberen Mittelfeld. An den sehr stabilen und griffgerechten Bügel-Außentürgriffen kann hohe Zugkraft angebracht werden, das erleichtert das Öffnen von nach einem Unfall verklemmten Türen. In den geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten.
- Beim Fußgänger-Crash sieht das Ergebnis nicht so gut aus: nur einer von vier Sternen ist nicht akzeptabel. Zudem ist das Wischergestänge nicht abgedeckt; die Umlenkachse des Beifahrerwischers steht über die Motorhaube hervor. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der linken Fahrzeugseite; das Tankbefüllen eines liegengebliebenen Primera muss gefährlich nah am vorbeifahrenden Verkehr erfolgen. Die hervorstehenden vorderen Gurtbeschläge befinden sich nah an den Köpfen von Fahrer und Beifahrer.

Rückhaltesysteme

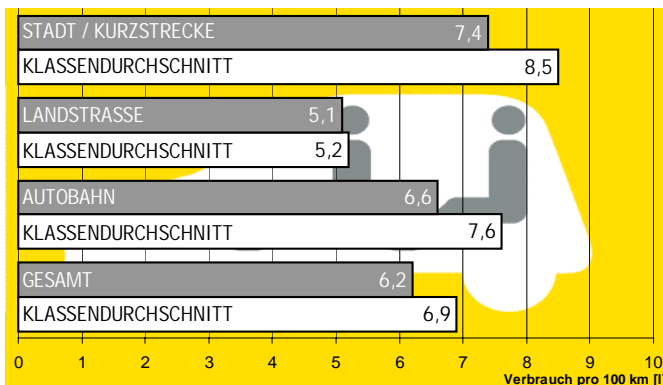
Note: 2,4

- + Die Kopfstützen der Vordersitze reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,80 m aus.
- + Der Primera Traveller verfügt serienmäßig über Front-, vorn Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Gurte sind mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet, die Vordersitze verfügen über ein aktives Kopfstützensystem, das das Schleudertrauma-Risiko bei einem Unfall reduzieren soll.
- Die Kopfstützen der Rücksitze reichen in der Höhe nur für Personen bis 1,60 m Größe. Zudem ist der horizontale Abstand zwischen Kopf und Stütze zu groß.

Kinder

Note: 3,1

- + Auf den äußeren Plätzen der Rücksitzbank sind Isofix-Verankerungen serienmäßig.
- Die Montage von Kindersitzen wird durch die an flexiblen Gurten angebrachten Schlösser erschwert. Für Kindersitzsystem mit hohem Gurtbedarf reichen die Gurtlängen nur knapp. Rückwärts gerichtete Kindersitze dürfen auf dem Beifahrersitz nicht installiert werden, da der Beifahrerairbag nicht deaktiviert werden kann.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km (Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor).

Verbrauch/Umwelt

Note 2,6

Verbrauch*

Note: 1,5

- + Der sehr günstige Durchschnittsverbrauch von 6,2 l Diesel pro 100 km setzt sich zusammen aus 7,4 l/100 km im Stadtverkehr, 5,1 l/100 km auf Landstraßen und 6,6 l/100 km auf der Autobahn bei 130 km/h.

Abgas

Note: 3,6

- Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im Durchschnittsbereich. Ein Rußpartikelfilter ist noch nicht lieferbar.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,3

Betriebskosten*

Note: 0,9

- + Der Primera dCi verbraucht wenig Dieselmotor; so halten sich die Betriebskosten in günstigem Rahmen.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 1,6

- Nach 120000 km oder 5 Jahren muss der Zahnriemen gewechselt werden.
- + Die Inspektionsintervalle sind zeitgemäß: Mit dem 1.9 dCi-Motor muss der Primera alle 30.000 km oder spätestens alle 2 Jahre zur Wartung. Über die Nissan-Händler kann das Motoröl günstig - für unter 5 Euro/ltr. - bezogen werden. Langlebige Auspuffanlage.

Wertverlust*

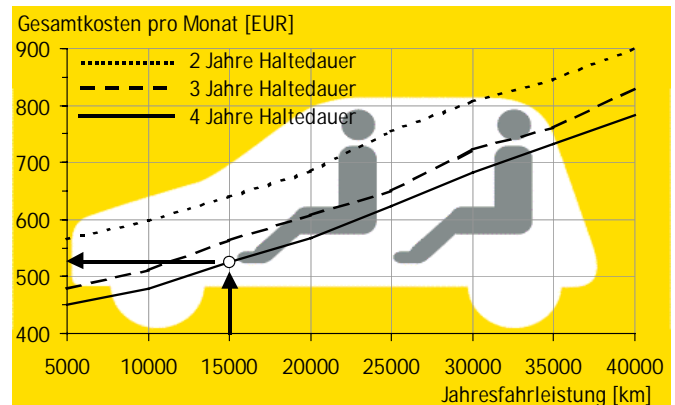
Note: 2,1

- + Zwar muss der Kunde bei der Anschaffung relativ viel Geld aufbringen, doch die hohe Wertbeständigkeit hält den Verlust in Grenzen; es ist davon auszugehen, das auch in Zukunft Dieselfahrzeuge wie der Primera dCi sehr beliebt sein werden.

Fixkosten*

Note: 3,6

- Bei den Aufwendungen für Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung bewegt sich der Nissan in durchschnittlichem Bereich.
- Eine Teilkaskoversicherung kommt teuer. Durch die EURO 3 Einstufung gibt es für den Primera dCi keine Steuergutschrift.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 524 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer)

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8	2.0	1.9 dCi	2.2 dCi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1769	4/1998	4/1870	4/2184
Leistung [kW(PS)]	85(116)	103(140)	88(120)	102(139)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	163/4000	192/4000	270/2000	314/2000
0-100 km/h[s]	11,9	9,9	11,1	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	200	195	203
Verbrauch pro 100 km [l]	8,3S	9,5S	6,2D	6,6D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/32	16/18/32	17/19/34	17/19/34
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	306(28)	306(28)	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	530	572	508	552
Grundpreis[Euro]	21450	23500	23050	25750

Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GO = Geländewagen offen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	GS = Geländew. geschlossen
CP = Coupe	TR = Transporter	PK = Pick-Up
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro3
Hubraum	1870 ccm
Leistung	88 kW(120PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie)	205/60R16H
Reifengröße(Testwagen)	205/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,05 m/12,5 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Elastizität 60 -100 km/h(4.Gang)	8,9 s
Überholvorgang 60 - 100 km/h (2.+3.Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/5,1/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	166 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	56/64/69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4675 mm/1760 mm/1482 mm
Leergewicht/Zuladung	1480 kg/515 kg
Kofferraumvolumen	385 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg /1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	1000 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	85 Euro
Monatliche Werkstattkosten	36 Euro
Monatliche Fixkosten	148 Euro
Monatlicher Wertverlust	255 Euro
Monatliche Gesamtkosten	524 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/34
Grundpreis	24750 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrdynamik-Regelung, elektronisch	520 Euro
Parkhilfe, elektronisch (nur Rückfahrkamera)	Serie
Xenonlicht	800 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrersitz, höhen- und neigungsverstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Kindersitz, integriert	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-, längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (DVD)	1700 Euro°
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (elektrische Verstellung)	1500 Euro
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Telefonfreisprechanlage	Serie

Aussen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (inkl. Xenon)	800 Euro
Schiebe-Hubdach (Glas)	750 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Note

Technik/Umwelt(Testergebnis)	2,5
Karosserie/Kofferraum	2,8
Verarbeitung/Handhabung	2,7
Übersichtlichkeit	3,1
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen*	3,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,8
Innenraum	2,9
Bedienung	3,1
Raumangebot-vorn*	2,5
Raumangebot-hinten*	3,4
Innenraum-Variabilität	0,0
Komfort	2,5
Federung	2,4
Sitze	2,2
Innengeräusch	2,5
Klimatisierung	2,9
Motor/Antrieb	2,2
Fahrleistungen*	2,0
Laufruhe	2,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	3,0
Fahreigenschaften	2,2
Fahrstabilität	1,8
Kurvenverhalten	2,0
Handlichkeit	3,3
Lenkung	2,3
Sicherheit	2,4
Bremsen	1,9
Gestaltung	3,0
Rückhaltesysteme	2,4
Kinder	3,1
Umwelt	2,6
Verbrauch*	1,5
Schadstoffe	3,6
Wirtschaftlichkeit*	2,3
Betriebskosten*	0,9
Werkstatt-/Reifenkosten*	1,6
Wertverlust*	2,1
Fixkosten*	3,6

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5