

## Nissan Patrol 3.0 Di Elegance

Fünftüriges Geländefahrzeug der Oberklasse mit 118 kW Leistung

### ADAC Testergebnis

**Note 3,6**

Der Geländewagen-Klassiker ist jetzt noch luxuriöser ausgestattet; im Rahmen des Facelifts wurden sowohl das Interieur wie auch Einzelheiten am Exterieur modernisiert. Mit seinem stabilen Fahrwerk macht er im Gelände eine gute Figur, darf durch die hohe mögliche Anhängelast auch viel schleppen. Der Dreiliter-Vierzylindermotor ist für das schwere Fahrzeug zu schlapp und dabei kein Kostverächter; im zuschaltbaren Allradbetrieb erhöht sich der Verbrauch noch. Der Patrol hat keinen Rußfilter. Ein sehr großes, unhandliches Auto, das aber für den Offroad-Einsatz sowie zum Ziehen von Boots- und Pferdeanhängern geradezu prädestiniert ist. Konkurrenten: Mitsubishi Pajero und Toyota Landcruiser.

- + **Karosserie und Achsen stabil**
- + **großer Kofferraum**
- + **gute Vordersitze**
- + **gute Geländetauglichkeit**
- + **gute Eignung als Zugfahrzeug**
- **unhandlich**
- **unpräzise, indirekte Lenkung**
- **kein ESP, Ausbrechen möglich**
- **Motor ohne Rußfilter**
- **hoher Verbrauch**



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,5**

#### Verarbeitung/Handhabung

**Note: 2,5**

- + Der facegeliftete 2,5 Tonnen schwere Patrol ist gut verarbeitet und verwindungssteif. Die großen Böschungswinkel und die 77 cm Wattiefe machen den großen Geländewagen besonders für Fahrten abseits der Straßen geeignet. Auf dem Dach dürfen mit einem passenden Träger 100 kg Gepäck mitgenommen werden. Auch Pferde- und Bootsbesitzer sind mit dem Patrol gut bedient: Bis zu 3,5 Tonnen schwere Anhänger dürfen geschleppt werden.
- Die Stoßfänger sind in Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich; die Nebelscheinwerfer und Rückleuchten darin liegen ungeschützt. Dem Facelift sind Seitenschutzleisten zum Opfer gefallen; die Türen können nun leichter beschädigt werden. Der Motorraum ist nach unten offen; so kann ungehindert Schmutz eindringen.

#### Übersichtlichkeit

**Note: 2,7**

- + Der Fahrer kann durch die hohe Sitzposition den Verkehr gut überblicken. Auch lassen sich die Abmessungen der Karosserie gut abschätzen. Die Außenspiegel sind beheizt und besonders groß.
- Beim Blick nach rechts hinten sind der breite Dachpfosten und die großen Kopfstützen der Rücksitze hinderlich. Die Mittelstrebe der Hecktüre stört die Sicht im Rückspiegel. Xenonscheinwerfer und Parksensoren sind nicht erhältlich.

#### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,7**

- Der Zustieg zu den vorderen und den Sitzen der zweiten Reihe ist für sehr große Personen halbwegs bequem. Klein Gewachsene haben Schwierigkeiten, weil die Sitzflächen und Einstiege sehr hoch liegen.
- + Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings erfordern die leicht verwechselbaren Tasten starken Druck.
- Das Erklimmen der hintersten Sitze setzt Gelenkigkeit voraus. Hat man einmal Platz genommen, ist die Gefahr sehr groß, dass die Füße eingequetscht werden, wenn der davor befindliche Sitz zurück geklappt wird.

#### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 0,8**

- + Der sehr große Kofferraum fasst 580 l (gemessen ohne die Sitze der dritten Sitzreihe). Werden die Rücksitze vorgeklappt, sind es gar 995 l (bis Fensterunterkante).
- Mit installierter dritter Sitzreihe verbleibt so gut wie kein Restvolumen.

#### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,3**

- + Die großen, asymmetrischen Flügeltüren lassen sich leicht öffnen und geben einen enormen Zugang frei.
- Das Gepäck muß beim Einladen auf ein hohes Bodenniveau angehoben werden. Sind die hintersten Sitze aufgestellt, steht nur ein wenig tiefer, aber hoher Kofferraum zur Verfügung, der nicht gut zu nutzen ist. Hochgeklappt ragen die Sitze weit in den Innenraum und stören beim Verstauen sperriger Dinge.



Die Rücksitze der dritten Sitzreihe lassen sich seitlich hochklappen. Dies erweitert das Kofferraumvolumen beträchtlich, schränkt jedoch die Nutzbarkeit in der Breite etwas ein.

## Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,8**

- + Die Rücksitzbänke sind in der Mitte geteilt. Besonders die Hälften der mittleren Reihe lassen sich ohne großen Kraftaufwand umklappen.
- Eine Durchladeluke für Ski und ähnliches ist nicht erhältlich. Es gibt keine Ablagen, um kleine Utensilien rutschfest zu verstauen.

## Innenraum

**Note 2,6**

### Bedienung

**Note: 2,6**

- + Der Patrol ist im allgemeinen leicht zu bedienen, vieles funktioniert elektrisch unterstützt. Die wichtigsten Einsteller und Hebel sind ergonomisch angeordnet, das gilt auch für die serienmäßige Audioanlage. Tacho und Drehzahlmesser können gut abgelesen werden, ein Display im Dachbereich informiert über Außentemperatur und Himmelsrichtung.
- Heizung und Klimaautomatik sind zu weit unten angeordnet, das Einstellen mit Drehknöpfen ist aber leicht verständlich. Eine Kontrollleuchte fehlt für das Fahrlicht wie auch für die Nebelscheinwerfer. Die schwache Scheibenwaschanlage produziert nur einen spärlichen Wasserstrahl. Das Handschuhfach ist klein und hat keine Beleuchtung. Flaschenhalter fehlen. Hinten gibt es keine Leseleuchten. Das Zündschloss besitzt keinen Schutz gegen Wiederanlassen bei laufendem Motor.



Modernes, weitgehend funktionelles Design bestimmt den Innenraum.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,5**

- + Das Platzangebot auf den vorderen Plätzen ist relativ groß; der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 1,90 m große Personen einstellen.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,0**

- Der fünftürige Patrol (langer Radstand) verfügt serienmäßig über sieben Sitzplätze (die dreitürige Variante hat nur fünf Sitze).
- + Auch hinten geht es sehr geräumig zu - drei bis ca. 1,90 m große Mitfahrer haben in der zweiten Reihe Platz. Auf den beiden Notsitzen können noch ca. 1,75 m große Personen sitzen, ohne an Lehne und Dach anzustoßen.
- 

## Komfort

**Note 3,5**

### Federungskomfort

**Note: 3,3**

Das Fahrwerk ist recht straff abgestimmt, der Federungskomfort insgesamt nicht schlecht. Grobe Unebenheiten werden gut geschluckt, besonders abseits der Straßen zeigt sich der Patrol von seiner guten Seite. Anders auf kurzen Fahrbahnwellen, wo die Achsen in Resonanz geraten und trampeln. Gelegentlich neigt das Fahrwerk auch zum Stuckern. Die Seitenneigung in Kurven und das Wanken bei schnellen Richtungswechseln liegt im akzeptablen Bereich.

### Sitzkomfort

**Note: 2,6**

- + Die besten Sitze befinden sich vorn: Sie sind straff gefedert und bieten seit dem Facelift noch etwas mehr Körperhalt. Bei Fahrten im Gelände können sich die Insassen an stabilen Haltegriffen festhalten. Der Fahrer sitzt entspannt, kann sich durch Höhen- und Neigungseinstellung seinen Sitz individuell anpassen.
- In der zweiten Reihe sind die Lehnen kurz. Man sitzt auch zu tief, hat kaum Auflage für die Oberschenkel. Die kleinen Sitze der dritten Reihe sind mehr ein Notbehelf und nur für kurze Fahrten geeignet.

## Innengeräusch

**Note: 3,4**

Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel durchschnittlich. Bei höherem Tempo stören aber Windgeräusche.

## Klimatisierung

**Note: 5,2**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Um die Heizwirkung bei kalter Witterung im Stand zu verbessern, besitzt der Patrol ein System zur Anhebung der Leerlaufdrehzahl (nicht gerade umweltfreundlich).

- + Angenehm: Die Frontscheibe steht recht steil, so sind Fahrer und Beifahrer nicht so stark der Sonnenbestrahlung ausgesetzt. Eine Klimaanlage ist Serie.
- Die Heizung ist für den großen Innenraum zu schwach. Es dauert sehr lange, bis angenehme Temperaturen erreicht sind. Im Bereich der Notsitze lassen sich die Seitenscheiben nicht öffnen.

## Motor/Antrieb

**Note 4,0**

### Fahrleistungen\*

**Note: 5,5**

- Der Motor ist für das bereits leer 2,5 Tonnen schwere Fahrzeug zu schwach. Überholvorgänge dauern sehr lang.

### Laufruhe

**Note: 3,0**

Der 4-Zylinder-Dieselmotor läuft nicht allzu kultiviert, das Arbeitsprinzip ist stets zu hören.

### Schaltung

**Note: 3,0**

Die Gangschaltung funktioniert ausreichend leichtgängig, hakt aber etwas. Die Vorderräder lassen sich mit dem leider unpräzisen Hebel auch während der Fahrt zu- und abschalten.

- Die Geländereduktion darf während der Fahrt nicht zugeschaltet werden.

### Getriebeabstufung

**Note: 3,0**

Die Getriebeabstufung passt gut zum Charakter des Motors. Bei Autobahntempo wäre allerdings ein drehzahlensenkender 6. Gang wünschenswert.

## Fahreigenschaften

**Note 3,9**

### Fahrstabilität

**Note: 2,7**

Die Antriebsräder rutschen schnell durch. So muss frühzeitig auf Allradantrieb zugeschaltet werden. Wenn auch das nicht reicht, kann die Hinterachse zu 100 Prozent gesperrt werden. Der Patrol ist vorne mit automatischen Freilaufnaben ausgestattet. Für Fahrten in schwerem Gelände kann der hintere Stabilisator über einen Knopf ausgeklippt werden.

- + Der Patrol verhält sich grundsätzlich richtungsstabil, nicht zuletzt durch den langen Radstand.
- In kritischen Situationen - z.B. wenn man plötzlich ausweichen muss - kann es trotzdem passieren, dass das Heck ausbricht. Ein System wie ESP, das dem Fahrer helfen könnte, die Situation zu meistern, fehlt in der Aufpreisliste.

### Kurvenverhalten

**Note: 3,8**

Der Wagen untersteuert in Kurven. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, ändert sich bei höherem Tempo das Eigenlenkverhalten, das Heck bricht aus.

### Handlichkeit

**Note: 4,8**

- Der Wagen ist durch seine enorme Größe und indirekte Lenkung unhandlich. Beim Wenden muss wegen des großen Wendekreises viel rangiert werden.

### Lenkung

**Note: 5,0**

- Die Lenkung ist unpräzise.

## Sicherheit

**Note 4,0**

### Bremsen

**Note: 5,0**

- Die Bremswirkung ist recht schlecht. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen erst nach 47 m (halbe Zuladung, Serienreifen). Das Bremspedal hat keinen festen Druckpunkt, dadurch ist die Dosierung beim Bremsen schwierig.

### Gestaltung

**Note: 4,3**

- Die Fußgängersicherheit ist mäßig, weil die Vorderfront hoch ist und die spitzen Scheinwerfer-Waschdüsen gefährlich nach vorn ragen. An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Es gibt keine Rückstrahler, die in geöffneten Türen warnen. Vorn befinden sich nah an den Köpfen vorstehen-

de, kantige Gurtbeschläge und harte, weit vorstehende Haltebügel. Verriegelte Türen lassen sich von innen nicht mehr öffnen.

**Rückhaltesysteme**

**Note: 3,1**

Die Kopfstützen reichen vorne für Insassen bis zu einer Größe von 1,75 m.

- + Außer Frontairbags sind vorne kombinierte Seiten-Kopf-Airbags Serie (das Schutzpotenzial für den Kopf ist bei diesem System weitaus geringer als bei durchgehenden Kopfairbags). Die vorderen Gurte haben Straffer und Kraftbegrenzer.
- Die Kopfstützen reichen hinten nur für ca. 1,60 m große Personen aus. Für den Rücksbereich sind keine Airbags erhältlich. Auch ein Warnton für vergessenes Gurtanlegen fehlt.

**Kinder**

**Note: 3,6**

- + Auf den beiden äußeren Sitzen der mittleren Reihe lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme sicher befestigen.
- Isofix oder ein ähnliches System zur Verankerung von Kindersitzen ist nicht erhältlich. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine Babyschalen befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Die Notsitze sind zur Befestigung von Kindersitzen wenig geeignet.

**Verbrauch/Umwelt**

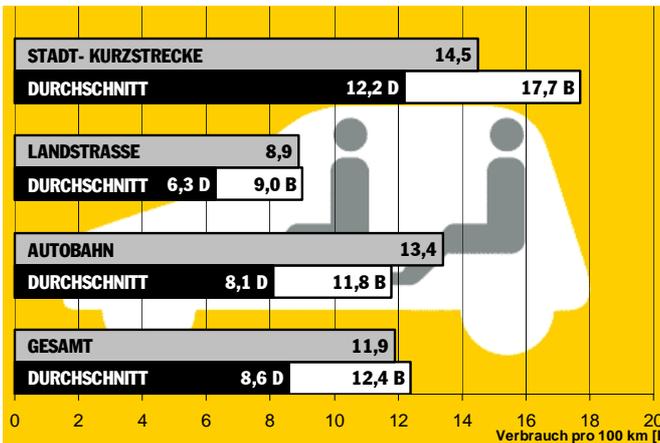
**Note 4,7**

**Verbrauch\***

**Note: 4,5**

Außerorts verbraucht der Patrol 8,9 l/100 km.

- Innerorts fließen 14,5 l und auf der Autobahn 13,4 l Diesel durch die Einspritzanlage. Das ergibt einen Durchschnittsverbrauch von 11,9 l auf 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

**Abgas**

**Note: 4,9**

- Die Schadstoffanteile im Abgas sind hoch. Der Dieselmotor hat

keinen Filter, um den Ausstoß von gesundheitsgefährdendem Ruß in die Umwelt zu minimieren.

**Wirtschaftlichkeit\***

**Note 0,6**

**Betriebskosten\***

**Note: 1,9**

- + Die Betriebskosten sind für die Fahrzeugklasse (Oberklasse) relativ niedrig.

**Werkstatt und Reifenkosten\***

**Note: 1,4**

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein Wartungsdienst fällig. Vielfahrer müssen dazwischen bei 15.000 km zum kleinen Wartungsdienst (Ölwechsel) in die Werkstatt. Dies bedeutet kurze Inspektionsabstände und somit häufigere Werkstattaufenthalte.

- + Nissan spendiert dem Patrol eine langlebige Auspuffanlage und gewährt zudem eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer. In Verbindung mit der Serienbereifung treten verhältnismäßige niedrige Kosten für Reifenersatz auf.

**Wertstabilität\***

**Note: 2,0**

- + Der robuste und in Offroad-Kreisen beliebte Nissan Patrol hat eine recht gute Wertbeständigkeit.

**Kosten für Neuanschaffung\***

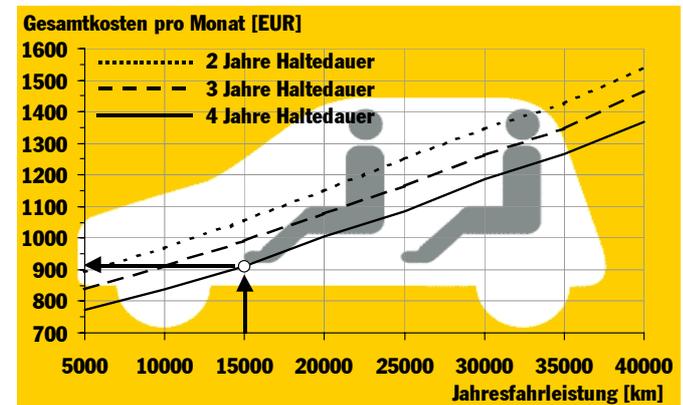
**Note: 1,0**

- + Verglichen mit andern Fahrzeugen der Oberklasse ist der Patrol mit 42.600 Euro relativ günstig.

**Fixkosten\***

**Note: 2,3**

- + Die Beiträge in der Voll- und Teilkaskoversicherung sind für diese Fahrzeugklasse sehr günstig.
- Die Kosten für die Haftpflichtversicherung sind sehr teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 909 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

**Die Motorvarianten**

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ .....	3.0 Di .....
Aufbau/Türen .....	GE/5 .....
Zylinder/Hubraum [ccm] .....	4/2953 .....
Leistung [kW(PS)] .....	118(160) .....
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min .....	380/2000 .....
0-100 km/h[s] .....	15,2 .....
Höchstgeschwindigkeit [km/h] .....	160 .....
Verbrauch pro 100 km [l] .....	11,9D .....
Versicherungsklassen KH/VK/TK .....	24/25/25 .....
Steuerbefreiung [Euro](Monate) .....	- .....
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro] .....	805 .....
Grundpreis[Euro] .....	33990 .....

**Aufbau:**

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

**Versicherung:**

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

**Kraftstoff:**

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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro 3 III
Hubraum	2953 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	zuschaltbarer Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	275/65R17H
Reifengröße (Testwagen)	<b>275/65R17H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>13,6 m/13,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4. Gang)	<b>11,9 s</b>
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>10,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>46,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>11,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>14,5/8,9/13,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	<b>321 g/km</b>
Innengeräusch 50/100/130 km/h	<b>60/68/72 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5145 mm/1940 mm/1855 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>2555 kg/645 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>580 l/995 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	95 l
Reichweite	<b>795 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>156 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>85 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>191 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>477 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>909 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/25/25
Grundpreis	42600 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1900 Euro
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

### Innen

3.Sitzreihe voll versenkbar (klappbar)	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem (mit 7" Farbdisplay)	2200 Euro°
Sitzbezüge, Leder (Style-Paket)	2800 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (Style-Paket)	Aufpreis°
Sitze, vorn, höhen-/neigungsverstellbar (el., Style-Paket)	Aufpreis°
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

### Außen

Lackierung Metallic	590 Euro°
Leichtmetallfelgen (17 Zoll)	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach (Style-Paket)	Aufpreis°
°im Testwagen vorhanden	

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)**3,6**

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

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