

## Nissan Murano 3.5 V6 4x4 XTronic

Fünftüriges Geländefahrzeug mit Schrägheck und 172 kW Leistung

### ADAC Testergebnis

**Note 2,7**

Nissan verkauft seinen aus Amerika stammenden Murano, ein Sports Utility Vehicle mit imposanter Erscheinung, hierzulande in einer für Europa modifizierten Version. Neben dem aus dem Sportwagen 350Z bekannten 3,5 I-V6-Motor arbeitet in dem Geländewagen für die Stadt erstmals in dieser Fahrzeugklasse ein stufenloses Automatikgetriebe. Ordentliche Verarbeitung, ein sehr geringes Innengeräusch auch bei hohem Tempo und eine umfangreiche Luxusausstattung samt Navigationssystem führt der Murano auf der Habenseite - aber auch einen ausgeprägten Kraftstoffdurst. Der Einstandspreis fällt üppig aus:

43.900 Euro - dafür ist dann alles drin, außer Metalliclackierung (790 Euro extra). Konkurrenten sind BMW X3, Cadillac SRX, Kia Sorento, Lexus RX300, Mercedes ML, Volvo XC90.

- + großzügiges Raumangebot
- + umfangreiche Ausstattung
- + niedriges Innengeräusch
- + gute Fahrleistungen
- Sitze ohne Seitenhalt
- gefühllose Lenkung
- hinten zu kurze Kopfstützen
- sehr hoher Verbrauch
- teuer in der Anschaffung
- sehr hohe Unterhaltskosten



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung/Handhabung

**Note: 2,6**

- + An der Verarbeitung der Karosserie kann man nichts aussetzen, alles passt und hinterlässt einen guten Eindruck. Auch der Innenraum wirkt solide, die großteils hochwertig anmutenden Kunststoffe sind sauber verbaut, es klappert oder knistert nichts. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen, praktisch und für japanische Autos nicht selbstverständlich. Auf der stabilen Dachreling können Lasten bis 100 kg befestigt werden.
- Die Karosseriefanken werden von den dünnen Seitenleisten nur unzureichend geschützt. Kleine Rempeln an den lackierten und damit kratzempfindlichen Stoßfängern kommen teuer. Durch den zerklüfteten Unterboden entstehen Luftwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen. Im Falle einer Reifenpannen steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem man max. 80 km/h schnell zur nächsten Werkstatt fahren kann.

#### Übersichtlichkeit

**Note: 3,2**

- + Die großen Außenspiegel sind beheizt. Helle Xenonscheinwerfer gibt es serienmäßig. Der Innenspiegel tönt sich bei störendem Scheinwerferlicht von hinten. Als Einparkhilfe dient eine Kamera am Heck; auf deren Bild zusätzlich Hilfslinien einblendet werden.
- Vorne aber fehlen Sensoren, die beim Rangieren hilfreich wären. Beim Blick nach schräg hinten stören die breiten Dachpfosten, das Fenster zwischen C- und D-Säule ist zu klein.

#### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,3**

- + Vorne ist das Ein- und Aussteigen recht bequem, der Fahrersitz fährt automatisch elektrisch betrieben ein Stück zurück, zudem stört kein voluminöser Schweller. Auch hinten klappt der Zustieg komfortabel, weil die Türausschnitte groß sind. Die Zentralverriegelung wird über eine praktische Fernbedienung im Schlüssel gesteuert, allerdings sind die kleinen Tasten im Dunkeln leicht zu verwechseln.

#### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,4**

- + Der Murano verfügt mit 445 l über eine ordentliche Kofferraumgröße. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 950 l.

#### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,1**

- + Hat man erst den kleinen versteckten Griff an der Klappe gefunden, lässt sich der Kofferraumdeckel leicht öffnen und durch die große Öffnung beladen. Eine Bordwand, über die das Gepäck gehievt werden müsste, gibt es nicht, die Ladekante ist aber mit 77 cm nicht gerade niedrig. Mit seiner ebenen Fläche und seinem praktischen Format kann man den Kofferraum gut nutzen.



Mit 445 l Volumen ist der Kofferraum des Murano um 30 l größer als bei einem vergleichbaren BMW X5.

#### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,0**

- + Rücksitzbank und -lehne können asymmetrisch geteilt umgeklappt werden, der Mechanismus lässt sich spielend einfach mit einem

Hebel bedienen. Zum Befestigen von Kleingepäck gibt es zahlreiche Ablagefächer und ein am Kofferraumboden gespanntes Gepäcknetz.

- Weder eine Durchladeluke noch ein Skisack sind erhältlich.

## Innenraum

**Note 1,9**

### Bedienung

**Note: 2,3**

- + Insgesamt ist der Murano ohne Probleme bedienbar. Die elektrisch einstellbaren Pedale und der elektrische Fahrersitz (höhen- und neigungseinstellbar) können den meisten Personengrößen gut angepasst werden. Wichtige Funktionen sind in den beiden Lenksäulenhebeln und in den Lenkradtasten untergebracht. Praktisch im Dunkeln: das Zündschloss ist beleuchtet. Sehr günstig positioniert und gut erreichbar sind Radio und Klimaregler. Die beheizten Außenspiegel können elektrisch eingestellt werden, allerdings sitzt der Schalter ungünstig vor dem Ganghebel. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab. Im Innenraum finden sich zahlreiche praktische Ablagen, auch für große Wasserflaschen.
- Das Lenkrad lässt sich nur um einen Ankerpunkt am Armaturenbrett in grober Rasterung einstellen. Die unauffällige Warnblinker-taste wird vom Lenkradkranz überdeckt und ist im Notfall schwer zu finden. Ein leerer Tank (bei zügiger Fahrweise nach 450 km) wird zu spät und zu unauffällig angezeigt, die kleine, abgelegene orange Leuchte geht in den orange hintergrundbeleuchteten Ziffernblättern unter. Zudem scheint die Tankanzeige oft nur eine grobe Schätzung über den Füllstand abzugeben, sie schwankt um eine achte Tankfüllung. Eine Verbrauchsanzeige fehlt, ebenso die Beleuchtung für das Handschuhfach. Die kleinen Symbole auf den Heizungsreglern sind schwer ablesbar. Lenkstockhebel und Lenkradtasten müssen ohne Beleuchtung auskommen.



*Funktionell in Bedienung und im Design, hochwertig in der Verarbeitung - am Fahrerplatz des Murano gibt es kaum etwas zu bemängeln.*

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,5**

- + Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis 1,95 m Größe bequem Platz, die Innenbreite ist üppig.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 0,7**

- + Auf den Rücksitzen können sogar über 2 m große Personen noch bequem sitzen, dabei steht ihnen eine große Ellenbogenfreiheit zu Verfügung.

## Komfort

**Note 2,3**

### Federungskomfort

**Note: 2,3**

- Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie durchschnittlich stark. Auf Unebenheiten, insbesondere bei Querrillen und Kanaldeckeln, sind die hohen ungefederten Massen der Reifen und Radaufhängungen deutlich spürbar.
- + Die tendenziell straffe Dämpferabstimmung ist insgesamt ausgewogen. Lange wie kurze Fahrbahnebenheiten werden gut geschluckt, dabei sind Aufbaubewegungen zufriedenstellend gedämpft.

### Sitzkomfort

**Note: 2,7**

- + Die weich gefederten Sitze bieten vorne wie hinten guten Komfort, Lehnenhöhen und Sitzflächen sind großzügig bemessen. Für alle Außenplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.
- Haltlos rutscht man auf den Sitzen vorne und hinten hin und her, Gründe sind das glatte Leder und die fehlende Konturierung - die Seiten fallen gegenüber den Sitzflächen sogar noch ab. Bei Hitze

wirkt der Lederbezug schweißtreibend. Der Beifahrersitz kann nicht in der Höhe eingestellt werden - für ein Auto dieser Preisklasse ein Armutszeugnis.

### Innengeräusch

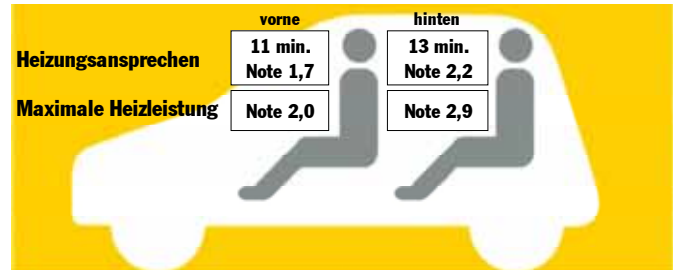
**Note: 1,2**

- + Motor- und Windgeräusche sind sehr niedrig, auch hohe Geschwindigkeiten nimmt man aufgrund der Akustik kaum wahr - für ein Auto dieser Klasse ist der Murano innen bemerkenswert leise.

### Klimatisierung

**Note: 2,1**

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Klimaautomatik (mit Pollenfilter) gibt es serienmäßig. Damit bringt der Murano seinen Innenraum rasch auf die gewünschte Temperatur, die Heizung spricht schnell an und kann mit ihrer guten Wirkung überzeugen.



*Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.*

## Motor/Antrieb

**Note 2,0**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,1**

- + Der 3,5 l V6-Motor verhilft dem großen und schweren Auto zu guten Fahrleistungen, Überholvorgänge sind rasch erledigt - von 60 auf 100 km/h in weniger als 6 Sekunden. Auch die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ist beachtlich.

### Laufruhe

**Note: 2,0**

- + Der V6-Motor aus dem Nissan 350 Z läuft auch im Murano kultiviert und überträgt kaum Vibrationen in den Innenraum. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt sich der Benziner unauffällig, bei höheren geht er mit kernigem Sound ans Werk, bleibt aber stets komfortabel.

### Schaltung

**Note: 2,0**

- + Im Murano arbeitet serienmäßig ein stufenloses Automatikgetriebe. Die Übersetzung wird je nach Leistungsforderung gewählt. Auf Gasbefehle reagiert die Automatik zunächst mit kurzer Verzögerung, lässt den Motor aber selten in hohen Drehzahlbereichen heulen. Der Fahrer kann auch manuell eingreifen und zwischen sechs vorgegebenen Übersetzungsstufen schalten.

### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Also stufenloses Getriebe bietet der Automat im Murano für jede Geschwindigkeit und Leistungsforderung die passende Übersetzung. Gerade beim Dahingleiten auf der Landstraße oder Autobahn kann die Motordrehzahl für günstigeren Verbrauch und niedrigen Geräuschpegel abgesenkt werden. So dreht der Motor sogar bei 180 km/h mit nur 3000 U/min.
- Hektische Fahrweise liegt der Getriebeelektronik nicht so, da sie von ihren Entwicklern einen Sprintspar-Auftrag bekam und deswegen wann immer möglich die Motordrehzahl absenkt. Gibt der Fahrer mehr Gas, steigt die Drehzahl deutlich, geht er z.B. vor einer Kurve vom Gas, fällt sie wieder deutlich - nach der Kurve wieder das gleiche Spiel. So nerven auf kurvigen Landstraßen ständige Drehzahlchwankungen.

## Fahreigenschaften

**Note 2,8**

### Fahrstabilität

**Note: 2,1**

- + Der Wagen fährt bei jedem Tempo richtungsstabil. Muss man in kritischen Situationen plötzlich ausweichen, hilft das elektronische Stabilitätsprogramm dem Fahrer, Schleudern zu vermeiden. Das serienmäßige Allradsystem sorgt auch auf losem oder glattem Untergrund für gutes Vorwärtskommen: im Normalfall werden nur die Vorderräder angetrieben. Haben diese nicht ausreichend Grip, schaltet das System die Hinterräder dazu.

### Kurvenverhalten

**Note: 2,3**

- + Schnell durchfahrene Kurven nimmt der Murano mit Untersteuern, ein unproblematisches Fahrverhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht vor Herausforderungen stellt. In kritischer Situation greift wiederum das ESP hilfreich ein, um das Fahrzeug zu stabilisieren.



- Bei plötzlichem Gaswegnehmen in sehr zügig genommenen Kurven drängt das Heck nach außen (Übersteuertendenz), wird aber vom ESP eingefangen.

### Handlichkeit

**Note: 3,7**

Der Wendekreis von 12,7 m ist für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich. Die etwas indirekte Übersetzung der Lenkung und vor allem der verhältnismäßig hohe Kraftaufwand am Lenkrad beim Kurbeln in Kombination mit der glatten Lederbespannung des Lenkradkranzes schränken die Handlichkeit des großen Autos ein.

### Lenkung

**Note: 3,5**

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern passabel an.

- Besonders um die Mittellage vermittelt sie dem Fahrer zu wenig Kontakt zur Fahrbahn. Beim starken Beschleunigen stellt die Lenkung nicht mehr zurück, das Geradeausfahren wird vor allem bei leicht welliger Fahrbahn (z.B. mit Spurrillen) zur echten Herausforderung.

## Sicherheit

**Note 2,7**

### Bremsen

**Note: 3,0**

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand legt der Murano 41,5 m zurück (Mittel aus 10 Vollbremsungen mit Serienbereifung).

- + Auch bei höherer Beanspruchung zeigt sich die Bremsanlage standhaft, es ist kaum Fading feststellbar. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Die gute Bremskraftverteilung und das ABS helfen dem Fahrer, die Spur zu halten, besonders wenn aus hohen Geschwindigkeiten heruntergebremst werden muss.

### Gestaltung

**Note: 3,2**

Ergebnisse zum Fußgänger-Crashtest nach Euro-NCAP-Norm liegen noch nicht vor.

- + An den stabilen, griffgerechten Außentürgriffen lässt sich hohe Zukraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. In geöffneten Türen warnen kleine Rückstrahler - immerhin besser als nichts. Die hohen Rückleuchten sind gut zu erkennen.
- Die hohe Front stellt ein hohes Risiko für Fußgänger dar. An den B-Säulen stehen die Gurtbeschläge hervor und bedeuten beim Seitencrash oder Überschlag ein zusätzliches Verletzungsrisiko. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen, dem Verkehr zugewandten Seite.

### Rückhaltesysteme

**Note: 2,4**

Vom Euro-NCAP-Crashtest liegen noch keine Ergebnisse für Front- und Seitencrash vor. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,75 m guten Schutz.

- + Dabei ist der Abstand der vorderen Kopfstützen zu den Köpfen der Insassen optimal. Auch der Kopfstützenabstand auf der Rückbank ist gut. Zusätzlich schützen Front- und Seitenairbags vorne sowie durchgehende Windowbags die Insassen. Die Gurte können über die manuelle Höheneinstellung den meisten Staturen gut angepasst werden.
- Allerdings reichen die Kopfstützen der Rücksitze nur für Personen bis ca. 1,60 m - wirklich dürftig bei den sonst großzügigen Platzverhältnissen im Fond.

### Kinder

**Note: 2,3**

- + Auf den Außenplätzen der Rückbank stehen Isofixhalterungen und Ankerhaken (letzterer auch auf dem Mittelsitz) zur Verfügung, damit können Kindersitze einfach und sicher installiert werden. Die langen Gurte eignen sich auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf.
- Der Beifahrerairbag ist nicht abschaltbar, so darf kein rückwärtsgerichteter Kindersitz auf dem Beifahrersitz montiert werden. Hinten erschweren die losen Gurtschlösser das Angurten von Kindersitzen.

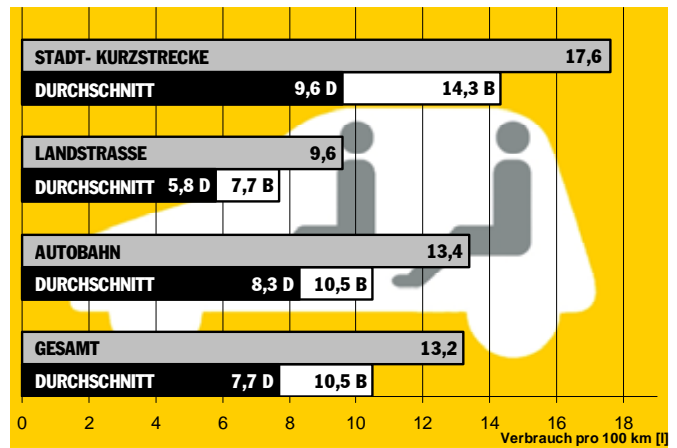
## Verbrauch/Umwelt

**Note 4,6**

### Verbrauch\*

**Note: 5,5**

- Der Stadtverbrauch von 17,6 l Super alle 100 km ist ein finstres Kapitel, obwohl sich die Automatik stets um Schadensbegrenzung bemüht. Weil auch innerorts 9,6 l und auf der Autobahn 13,4 l Super durch die Einspritzdüsen gepresst werden, ergibt sich ein üppiger Durchschnittsverbrauch von 13,2 l alle 100 km. Und wehe dem, der einen sportlichen Fahrstil pflegt - dann sind auch 20 l/100 km im Schnitt kein Problem.



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

### Abgas

**Note: 3,7**

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen noch im zufriedenstellenden Bereich.

- Der Motor ist nur nach Euro 3 und D4 eingestuft.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 4,7**

### Betriebskosten\*

**Note: 5,5**

- Der freizügige Konsum des Motors von teurem Super-Kraftstoff sorgt für hohe Kosten im laufenden Betrieb.

### Werkstatt und Reifenkosten\*

**Note: 4,7**

- + Langlebige Wartungs- und Verschleissteile helfen, die Servicekosten niedrig zu halten. Auch eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km ist bei NISSAN obligatorisch.
- Alle 15.000 km oder alle 12 Monate muss der Murano zum Service in die Werkstatt. Dies bedeutet relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Die relativ hohen Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung.

### Wertstabilität\*

**Note: 3,0**

Dieser Nissan-SUV wird im Rahmen seiner Klasse voraussichtlich durchschnittlich wertstabil sein, wobei dies auch von der Spritpreisentwicklung abhängt. Der durstige Motor kann beim späteren Wiederverkauf problematisch sein.

### Kosten für Neuanschaffung\*

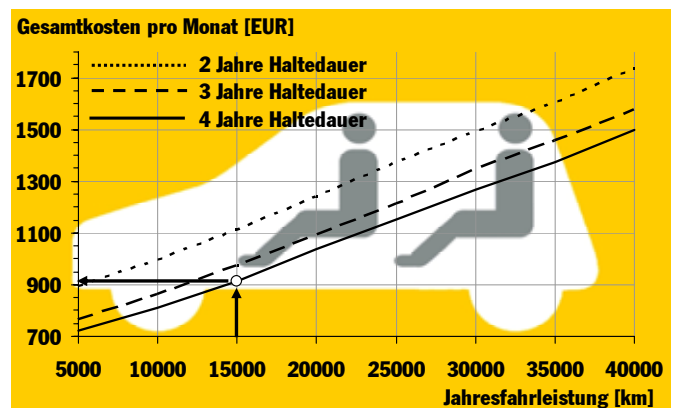
**Note: 4,2**

- Der Neupreis des Nissan Murano ist mit fast 44.000 Euro trotz Vollausstattung üppig.

### Fixkosten\*

**Note: 4,9**

- Der Murano ist in sehr ungünstige Typenklassen eingestuft, das führt zu hohen Versicherungskosten in Haftpflicht, Teil- und Vollkasko.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 913 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3498 ccm
Leistung	172 kW (234 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	318 Nm
bei	3600 U/min
Kraftübertragung	A
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/65R18H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,4 m/12,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	-
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	<b>5,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>41,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>13,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>17,6/9,6/13,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	<b>300 g/km</b>
Innengeräusch 50/100/130 km/h	<b>55/62/66 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4770 mm/1880 mm/1685 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1870 kg/510 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>445 l/950 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	82 l
Reichweite	<b>620 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>207 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>88 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>164 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>454 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>913 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/25/26
Grundpreis	42500 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Rückfahrkamera)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank geteilt umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

### Außen

Lackierung Metallic	790 Euro°
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach	Serie

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,7

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

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