

## Nissan Navara 2.5 dCi Double Cab LE (DPF)

Viertüriger Pick-Up der oberen Mittelklasse (126 kW / 171 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 3,1**

Die auf einer stabilen Leiterrahmen-Konstruktion basierende Karosserie des Nissan Navara - bis zur A-Säule identisch mit dem geschlossenen Pathfinder - ist gut verarbeitet. Auch im Innenraum überzeugt die gute Verarbeitung, nicht jedoch die teils einfach wirkenden Kunststoffe. Die Ausstattung des Topmodells LE ist mit Ledersitzen und Navigationssystem (optionale Pakete) sehr gut. Der 2,5 Liter Vierzylinder-Commonrail-Dieselmotor mit 171 PS bewegt den schweren Wagen recht gut, insbesondere aus niedrigen Drehzahlen zieht das Aggregat kräftig an. Ein Automatikgetriebe ist optional erhältlich. Der Wagen ist nach LKW-Euro-4-Norm eingestuft und mit einem geschlossenen Partikelfilter ausgestattet (Aufpreis). Mit Kopfairbags und Gurt-Erinnerer ist das passive Sicherheitsniveau gut. Leider fehlt dem Pick-Up ein ESP-System, so dass die aktive Sicherheit nicht dem Stand der Technik entspricht. Mit dem variablen Allradsystem und einer Anhängelast von 2600 kg ist der Pathfinder auch als Zugfahrzeug interessant. **Karosserievarianten:**

2-Türer mit vier Sitzplätzen (King Cab).

**Konkurrenten:** Ford Ranger, Mazda BT 50, Mitsubishi L 200, SsangYong Actyon, Toyota Hilux.

- + stabiler Leiterrahmen
- + gute Ausstattung
- + hohe Sitzposition
- + große Ladefläche
- + gutes Platzangebot
- + gute Crashesicherheit
- + Partikelfilter

- unhandlich
- schwache Bremsen, Fading
- kein ESP
- hohe Fixkosten



### Karosserie/Ladefläche

**Note 2,8**

#### Verarbeitung

**Note: 3,0**

Von vorne erkennt man auf den ersten Blick, dass der Navara im vorderen Bereich baugleich mit dem Nissan Pathfinder ist - beide Fahrzeuge laufen vom gleichen Band in Barcelona. Entsprechend ähnlich fällt die Beurteilung des Innenraumes aus. Das Topmodell LE ist gut ausgestattet, noble Ledersitze verleihen dem überwiegend als Nutzfahrzeug konzipierten Geländewagen einen edlen Touch. Ein vollwertiges Ersatzrad findet man unter der Ladefläche; das Abschrauben gestaltet sich jedoch relativ aufwändig. Der Navara hat eine Nutzlast von satten 1060 kg, bei vier Personen bleibt dann noch genug Kapazität für schweres Gepäck auf der Ladefläche.

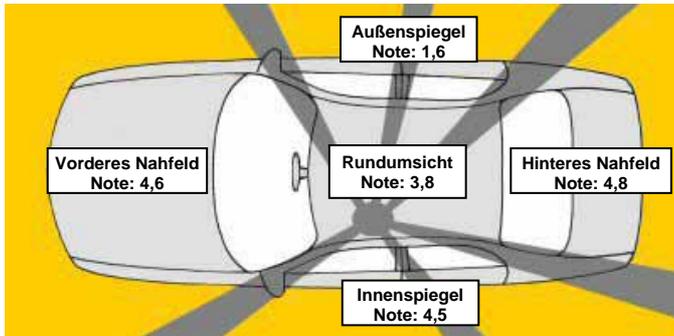
- + Mit über einer Tonne Nutzlast kann der Navara optimal als Transportfahrzeug genutzt werden; eine Europalette lässt sich problemlos transportieren. Die maximale Anhängelast beträgt 2600 kg für einen gebremsten Anhänger. Die maximale Dachlast auf der serienmäßigen stabilen Reling liegt bei 100 kg. Ein vollwertiges Ersatzrad befindet sich unter der Ladefläche; das Abschrauben gestaltet sich jedoch mühsam.

- Der Tankverschluss muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Schwierig gestaltet sich auch das Auswechseln der Scheinwerferlampen, schuld daran sind die sehr engen Platzverhältnisse. Der Unterboden ist unverkleidet und teilweise zerklüftet. Eine Fahrt durch die Waschanlage ist mit einem offenen Pick-Up nicht möglich; eine anstrengende und zeitaufwändige Handwäsche wird daher von Zeit zu Zeit nötig.

#### Sicht

**Note: 3,3**

- + Der Navara hat in Punkto Sicht den Vorteil der hohen Karosserie; durch die hohe Sitzposition hat man einen recht guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Zudem lassen sich die Abmessungen gut abschätzen, insbesondere hinten. Die großen Außenspiegel sind beheizbar.
- In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Pick-Up relativ schlecht ab. Das gilt sowohl für die Sichtbehinderung durch Dachsäulen und Kopfstützen, wie auch für die Sicht im vorderen und hinteren Nahbereich sowie dem kleinen Innenspiegel. Eine akustische Einparkhilfe oder Xenonscheinwerfer sucht man vergeblich in der Aufpreisliste.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

### Ein-/Ausstieg Note: 3,8

- + Für die Zentralverriegelung ist serienmäßig eine Fernbedienung vorhanden.
- Das Ein- und Aussteigen ist, wie bei den meisten Fahrzeugen dieser Kategorie, sehr beschwerlich. Der große Abstand vom Boden bis zum Einstieg zwingt die Insassen, die Beine weit anzuheben und zu dem hohen Sitz empor zu klettern. Die gleichzeitig verhältnismäßig tiefe Dachkante kommt dem Kopf dabei recht nah. Zusätzlich muss man am breiten Metall-Seitenschutzbügel (optionales Zubehör) vorbei und beschmutzt sich daran leicht die Kleidung.

### Ladefläche-Volumen\* Note: 0,8

- + Das Fahrzeug besitzt an Stelle eines Kofferraumes eine Ladefläche, die mit einer Länge von 1,45 m und einer Breite von 1,49 m recht groß und zum Transport von Gegenständen ideal ist, denen es nichts ausmacht, den Witterungsverhältnissen ausgesetzt zu sein. Die beiden Radkästen mit jeweils 20 cm Höhe und Breite verringern die Breite der Ladefläche in diesem Bereich auf knapp über 1,10 m. Rechnet man die Höhe der Bordwand von 44 cm mit ein, so ergibt sich insgesamt ein Transportvolumen von etwa 900 l. Eine praktische Kunststoff-Wanne ist beim Navara für 385 Euro zu haben; sie ist leicht zu reinigen und schützt die Karosserie vor dem Verkratzen.



Die Ladefläche ist großzügig und bietet Platz für eine Euro-Palette. Die hohe Lage der Bordwand erschwert allerdings die Beladung.

### Ladefläche-Zugänglichkeit Note: 2,8

Die Klappe der Ladefläche kann leicht von hinten entriegelt und waagrecht umgeklappt werden. Sie ist massiv und kann dann

z.B. auch als Sitzgelegenheit verwendet werden; zudem verlängert sie die nutzbare Ladelänge.

- Wegen der insgesamt enormen Höhe dieses Fahrzeuges liegt auch die Ladekante bei heruntergeklappter Bordwand entsprechend sehr hoch. Zusätzliches Manko: die Klappe kann nicht abgeschlossen werden und klappt wegen fehlender Dämpfung unsanft nach unten, wenn sie nicht manuell am unteren Anschlag "abgelegt" wird.

### Ladefläche-Variabilität Note: 3,0

Für 2258 Euro gibt es ein praktisches Hardtop, das aus der offenen Ladefläche einen witterungsgeschützten, großen Kofferraum macht.

- + Ab Ausstattung SE ist der Navara mit einem massiven Schienen-Zurrsystem ausgestattet, das die lagestabile Befestigung verschiedenster, auch schwerer Gegenstände erlaubt.
- Da es sich beim Laderaum um eine einzige, große Fläche handelt, finden kleine Utensilien keinen Halt.

### Innenraum Note 2,1

#### Bedienung Note: 1,6

- + Der Navara lässt sich einfach bedienen, Lenkrad (in der Neigung einstellbar), Pedale und Schalthebel liegen günstig. Zum Anlassen des Motors ist kein Schlüssel nötig. Der Scheibenwischer wird auf Wunsch von einem Regensensor angesteuert. Die Schalter der Nebelleuchten sind praxisgerecht mit dem Fahrlichtschalter kombiniert, es gibt deutlich erkennbare Kontrollleuchten. Die Position und Bedienung der Klimaanlage ist übersichtlich. Auch das Radio mit dem optionalen Navigationssystem ist sehr gut zu erreichen; darin integriert ist ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige. Alle Fenster funktionieren elektrisch (nur Fahrerfenster mit Antipp-Automatik). Vorne sind große, praktische Ablagen und Flaschenhalter vorhanden. Die großen Instrumente lassen sich ausgezeichnet ablesen. Für alle Mitfahrer sind Leseleuchten vorhanden. Der Innenspiegel lässt sich leicht einstellen und blendet bei hellem Scheinwerferlicht automatisch ab. Für den zuschaltbaren Allradantrieb und die Geländereduktion befindet sich ein praktischer Schalter in der Mittelkonsole.
- Hinten fehlen Ablagemöglichkeiten. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Für das Abblendlicht vermisst man eine Kontrollleuchte.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Fahrerplatzes lassen nur noch wenig Spielraum für Verbesserungen.

#### Raumangebot vorne\* Note: 2,1

- + Die vorderen Sitze lassen sich für Personen bis 1,90 m Größe

einstellen. Subjektiv empfindet man die Platzverhältnisse als großzügig, vor allem wegen der üppigen Breite.

**Raumangebot hinten\* Note: 2,6**

- + Das Modell Double Cab besitzt hinter den Vordersitzen eine vollwertige zweite Sitzreihe mit insgesamt drei Sitzplätzen. Auf den beiden äußeren Plätzen hat man ordentlich Platz, der Mittelsitz ist jedoch schmal und nur für kürzere Strecken geeignet. Sind die vorderen Sitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reichen Kopf- und Beinfreiheit hier noch für Insassen bis 1,90 m Körpergröße.

**Innenraum-Variabilität Note: 3,0**

Die hinteren Sitze lassen sich senkrecht gegen die Rückseite der Vordersitze klappen, was zusätzlichen Stauraum auf nahezu ebenem Boden eröffnet. Die Beifahrer-Sitzlehne lässt sich nach vorne klappen.

**Komfort Note 2,7**

**Federung Note: 3,0**

Die Federung (hinten Blattfedern) ist so abgestimmt, dass das Fahrzeug sowohl auf der Straße wie auch im Gelände eine zufriedenstellende Figur abgibt. Aus diesem Kompromiss und dem fehlenden Feinschliff ergibt sich eine gewisse Stoßigkeit auf welliger Fahrbahn, die die Insassen in ständige Auf- und Abbewegung versetzt. Einzelhindernisse dringen stark durch, lange Bodenwellen hingegen spürt man kaum. Bei starker Beladung ändert sich der Federungskomfort, die Stoßigkeit nimmt ab, dafür werden die Karosseriebewegungen ausgeprägter. Wanken und Seitenneigung treten dann intensiver auf.

**Sitze Note: 2,5**

- + Vorne sind die Sitze elektrisch einstellbar, auf der Fahrerseite auch in Höhe und Neigung. Sie sind straff gefedert, die Lehnen hoch, die Sitzpositionen einwandfrei. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen. Die außen sitzenden Mitfahrer vorne und auf der hinteren Sitzbank haben stabile Haltegriffe an Dach und Fensterpfosten, um sich auch bei Geländefahrten gut festhalten zu können.
- In der zweiten Sitzreihe ist der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden gering; so sitzen die Insassen in unangenehmer Hockhaltung. Zudem steht hinten die Lehne sehr steil, was nicht wirklich bequem ist.

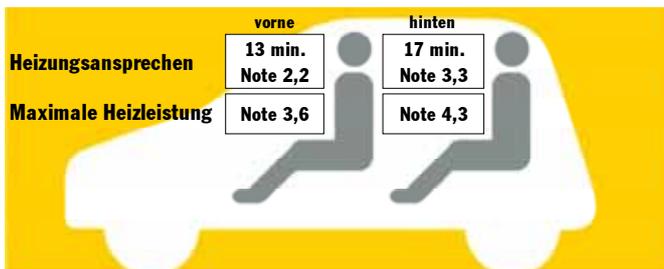
**Innengeräusch Note: 2,7**

Der nach dem Kaltstart mitlaufende Lüfter sorgt anfangs für ein gewaltig klingendes Fahrgeräusch, das nach viel Kraft klingt. Es verstummt nach wenigen hundert Metern.

- + Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel relativ niedrig und wird erst bei schneller Autobahnfahrt lauter. Bei moderatem Tempo kann man entspannt reisen.

**Heizung, Lüftung Note: 2,6**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung ist insgesamt durchschnittlich, vorne besser, hinten etwas schwach. Ein Schalter für eine "Zusatzheizung" erhöht die



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

Leeraufdrehzahl auf etwa 1400 U/min.

- + Die Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord. Die beiden vorderen Insassen können sich die Temperatur unabhängig voneinander einstellen.

**Motor/Antrieb Note 2,5**

**Fahrleistungen\* Note: 2,7**

Der 171 PS starke Vierzylinder-Dieselmotor sorgt für recht gute Fahrleistungen. Insbesondere das Durchzugsvermögen ist ordentlich; weites Ausdrehen der Gänge bringt kaum eine Verbesserung.

**Laufkultur Note: 3,0**

Das Vibrationsverhalten des Motors ist zufriedenstellend. Nach dem Kaltstart kann der Dieselmotor sein Verbrennungsprinzip nicht verleugnen.

**Schaltung Note: 3,3**

Die Schaltung ist von der Präzision her durchschnittlich, manchmal haken die Gänge. Insbesondere das Einlegen des weit rechts liegenden Rückwärtsganges ist nicht immer ganz einfach, zu leicht hat man versehentlich den sechsten Gang drin.

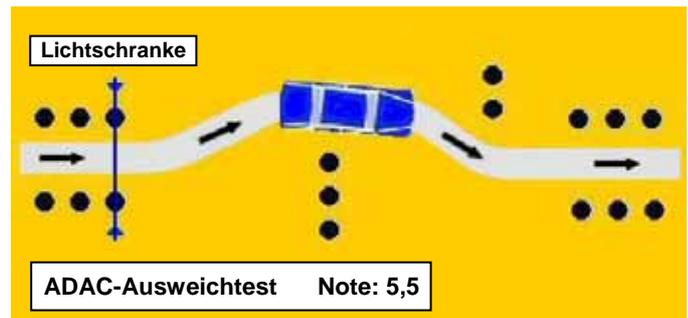
**Getriebeabstufung Note: 1,0**

- + Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes passt optimal zur Leistungscharakteristik des Motors. Ein elektrischer Drehschalter dient dazu, bei Bedarf eine Geländereduktion zuzuschalten.

**Fahreigenschaften Note 4,3**

**Fahrstabilität Note: 4,1**

- + Der große Pick-Up zeigt im normalen Fahrbetrieb eine recht gute Fahrstabilität. Abseits befestigter Straßen kommt das Allradsystem zum Einsatz. Es schaltet den Allradantrieb nach Bedarf in variablen Prozentsätzen zwischen Vorder- und Hinterachse von 0 - 100 bzw. 50 - 50 zu. Auch manueller Allradantrieb und Geländereduktion sowie ein sperrbares Hinterachs-Differential sind wählbar. Geländetauglichkeit: Die Geländetauglichkeit des Navara ist recht gut. Die Bodenfreiheit gehört mit 230 mm zu einer der besten seiner Klasse. Rampen- und Böschungswinkel sind hingegen etwas schlechter: Böschungswinkel vorne: 29°, hinten 22°, Rampenwinkel: 18°.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

- Erreicht man den Grenzbereich, so fehlt dem Navara ein elektronisches Stabilitätsprogramm, das Schleudern unterdrücken könnte. Dies ist umso unverständlicher, da es beim teilweise baugleichen Pathfinder serienmäßig an Bord ist. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Wagen daher nicht punkten. Beim Zurücklenken in die dritte Gasse gerät das Heck außer Kontrolle, der Wagen bricht aus und schleudert. Auch eine gewisse Kipptendenz muss dem Wagen zugeschrieben werden.

## Kurvenverhalten

**Note: 3,7**

- + Der Nissan Navara zeigt bei Kurvenfahrten ein über einen weiten Bereich unkritisches Verhalten. Er schiebt bei schnellerer Fahrt massiv über alle Räder, kann bei Lastwechsel aber leicht übersteuernd reagieren.
- In Extremsituationen fehlt ESP, das Schleudern vermeiden könnte.

## Lenkung\*

**Note: 3,9**

- Die Lenkung spricht zögerlich an, ist wenig präzise und vermittelt ausreichenden Fahrbahnkontakt. Sie ist zwar relativ leichtgängig, kann bei schnellen Lenkmanövern aber deutlich verhärten. Zudem ist sie sehr indirekt ausgelegt, was der Handlichkeit beim Rangieren nicht wirklich entgegen kommt.
- Der Wendekreis von über 14 m ist sehr groß und hat beim Wenden viel Kurbelei am Lenkrad zur Folge.

## Bremse

**Note: 5,5**

- Die Bremse des Navara ist mit dem schweren Fahrzeug hoffnungslos überlastet. Bereits bei halber Zuladung zeigt sich nach der dritten Messung starkes Fading. Der zunächst bei über 47 m ohnehin schon sehr lange Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h zum Stillstand steigt im Laufe der Messungen auf bis zu 60 m an, ein Wert jenseits heute üblicher Grenzwerte. Hier muss dringend nachgebessert werden.

## Sicherheit

**Note 3,2**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 5,1**

- Der Nissan Pick-Up besitzt keine Systeme zur Steigerung der aktiven Sicherheit (wie z.B. ESP). Hinzu kommt der Tankdeckel, der auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite liegt, was beim Liegenbleiben wegen Spritmangel gefährlich sein kann.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,2**

- + Der im vorderen Bereich baugleiche Nissan Pathfinder schneidet beim EuroNCAP Crashtest mit vier Sternen gut ab. Er erzielt insgesamt 32 Punkte und verfehlt damit nur knapp den fünften Stern. Das Airbagsystem umfasst neben Front- und Seitenairbags auch einen von vorne bis hinten durchgehenden Kopfairbag. Die vorderen aktiven Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis 1,80 m Größe. Durch den geringen Abstand können sie optimal wirken. Ein Gurt-Erinnerer ist für die vordern Insassen vorhanden. Durch einen Unfall verklemmte Türen lassen sich leichter öffnen, da man an den stabilen Außentürgriffen hohe Zugkraft aufbringen kann.

- Auf der zweiten Sitzreihe sind die Kopfstützen nur für Personen bis 1,55 m Größe hoch genug.

## Kindersicherheit

**Note: 2,3**

- + Kindersitze können auf den hinteren Sitzen überwiegend gut befestigt werden, auf den Außensitzen mittels Isofix + Ankerhaken.
- Auf dem Beifahrersitz ist laut Hersteller die Montage von Kindersitzen verboten.

## Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Beim EuroNCAP-Fußgängerschutztest schneidet das Fahrzeug mit zwei von vier möglichen Sternen durchschnittlich ab (Ergebnis des vorne praktisch baugleichen Nissan Pathfinder).

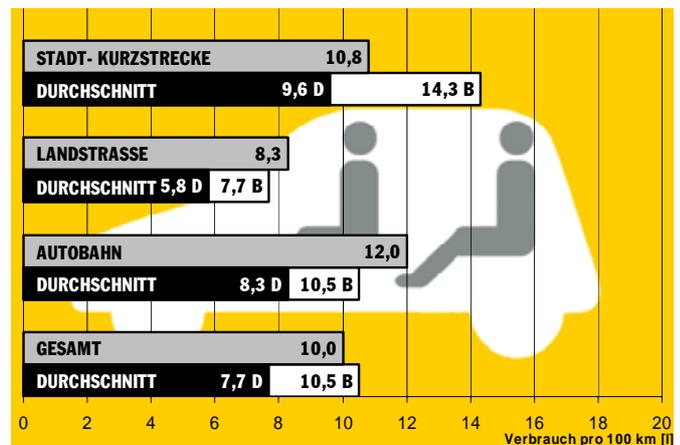
## Verbrauch/Umwelt

**Note 3,8**

### Verbrauch\*

**Note: 5,2**

- Der Verbrauch des Navara 2.5 dCi ist insgesamt sehr hoch. Innerorts konsumiert der Wagen 10,8 l, außerorts 8,3 l und auf der Autobahn 12,0 Liter Diesel auf 100 km. Im Schnitt errechnet sich ein Verbrauch von 10,0 l/100 km.



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

## Abgas

**Note: 2,5**

Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist relativ niedrig. Erfreulich der in dieser Klasse nicht selbstverständliche Diesel-Partikelfilter, ein vom Werk gegen Aufpreis verbautes, sehr effektives geschlossenes System.

## Die Karosserievarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	King Cab 2.5 dCi	Double Cab 2.5 dCi
Aufbau/Türen	PK/2	PK/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2488	4/2488
Leistung [kW(PS)]	126(171)	126(171)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	403/2000	403/2000
0-100 km/h[s]	10,8	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	170
Verbrauch pro 100 km [l]	10,0D	10,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b./n.b./n.b.	n.b./n.b./n.b.
Steuer pro Jahr[Euro]	416	416
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	k.A.
Grundpreis[Euro]	27.300	28.700

#### Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	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 Euro4 III
Hubraum	2488 ccm
Leistung	126 kW (171 PS)
bei	4000U/min
Maximales Drehmoment	403 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	zuschaltbarer Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/65R17H
Reifengröße (Testwagen)	<b>255/65R17T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>14,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>7,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>53 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>10,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,8/8,3/12,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	237 g/km/ <b>267 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>69 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5220 mm/1850 mm/1762 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>2150 kg/1060 kg</b>
Ladeflächevolumen	<b>955 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	<b>800 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>k.A.</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>k.A.</b>
Monatliche Fixkosten	<b>k.A.</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>k.A.</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>k.A.</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	n.b./n.b./n.b.
Grundpreis	34.800 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb (zuschaltbar)	Serie
Automatikgetriebe	1650 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Dieselpartikelfilter (Serie bei Automatik)	650 Euro°
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (MP3; Executive-Paket)	2560 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (Executive-Paket)	2560 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (hochklappbar)	Serie
Sitzbezüge, Leder (Topline-Paket)	2260 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (Topline-Paket)	2260 Euro°
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

### Außen

Alarmanlage	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	590 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach (Topline-Paket)	2260 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)**3,1**

<b>Karosserie/Ladefläche</b>	<b>2,8</b>
Verarbeitung	3,0
Sicht	3,3
Ein-/Ausstieg	3,8
Ladefläche-Volumen*	0,8
Ladefläche-Zugänglichkeit	2,8
Ladefläche-Variabilität	3,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>
Bedienung	1,6
Raumangebot vorne*	2,1
Raumangebot hinten*	2,6
Innenraum-Variabilität	3,0
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>
Federung	3,0
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,7
Heizung, Lüftung	2,6
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,5</b>
Fahrleistungen*	2,7
Laufkultur	3,0
Schaltung	3,3
Getriebeabstufung	1,0
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>4,3</b>
Fahrstabilität	4,1
Kurvenverhalten	3,7
Lenkung*	3,9
Bremse	5,5
<b>Sicherheit</b>	<b>3,2</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	5,1
Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	3,0
<b>Umwelt</b>	<b>3,8</b>
Verbrauch*	5,2
Abgas	2,5

**Für dieses Fahrzeug liegen aufgrund der LKW-Zulassung keine Wirtschaftlichkeitsdaten vor.**

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand September 2007