

Nissan X-Trail 2.5 LE 4x4 CVT-Automatik

Fünftüriger Geländewagen der Mittelklasse (124 kW / 169 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Der neue Nissan X-Trail ähnelt auf den ersten Blick dem Vorgänger, steckt aber dennoch voller neuer Entwicklungen. Mit neuem Chassis, neuen Motoren und mehr Platz im Innen- und Kofferraum präsentiert Nissan einen ausgewachsenen Nachfolger des ohnehin sehr erfolgreichen Geländewagens. Der 2,5-Liter-Benzinmotor stellt in Verbindung mit dem stufenlosen CVT-Getriebe eine attraktive Motorisierung für den X-Trail dar, allerdings nur bei moderater Fahrweise und wegen des hohen Verbrauchs nicht für Vielfahrer; diese wählen lieber den Diesel. Jetzt mit Kopfairbags auch in der passiven Sicherheit up to date und wegen des intelligenten Allradantriebes kein schlechter Gefährte abseits befestigter Straßen. Mit knapp 35.000 Euro kein Schnäppchen. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Honda CR-V, Landrover Freelander, Toyota RAV4.



- + gute Verarbeitung
- + umfangreiche Serienausstattung
- + großer Kofferraum
- + intelligenter Allradantrieb
- + gute Fahrleistungen
- + stufenloses Getriebe
- + gute aktive und passive Sicherheit
- niedrige Kopfstützen
- hoher Verbrauch
- hoher Anschaffungspreis

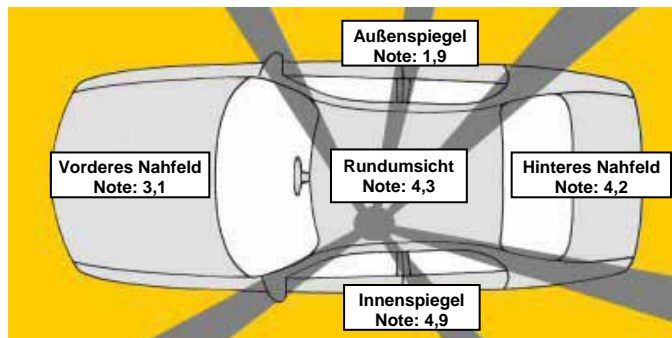
Karosserie/Kofferraum

Note 2,2

Verarbeitung

Note: 2,2

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen soliden Eindruck. Im Interieur kommen überwiegend hochwertige Materialien zum Einsatz. Zusammen mit Dekorelementen aus Aluminium und serienmäßigen Ledersitzen (LE-Ausstattung) wird ein luxuriöses Ambiente vermittelt. Abgedichtete Türschweller verhindern verschmutzende Kleidung beim Einsteigen; die Tankklappe kann komfortabel von außen geöffnet werden. Auf der Dachreling dürfen 100 kg Gepäck aufgeladen werden. Die Karosseriefanken besitzen kräftige, nicht lackierte Kunststoff-Schutzleisten. Als Geländefahrzeug eignet sich der X-Trail besser als erwartet. Bis auf die schnell aufsitzenden Spritzlappen an den hinteren Rädern ist die Bodenfreiheit recht gut, Fahrten abseits befestigter Wege sind recht gut zu bewältigen.



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.

- Am Fahrzeugboden fehlt ein Schutz für unwegsames Gelände; der unverkleidete Motorraum verschmutzt schnell. Die Anhängelast beträgt nur 1350 kg für einen gebremsten Anhänger, das ist wenig in dieser Fahrzeugkategorie. Bei Reifenpannen ist nur ein Notrad verfügbar, das umständlich aus dem neuartigen, doppelbödigen Kofferraum entnommen werden muss.

Sicht

Note: 2,7

- Wegen der recht hohen Frontpartie und der hoch liegenden hinteren Fensterkante ist die Sicht im Nachbereich nur mäßig.
- + Große, beheizbare Außenspiegel, kompakte Abmessungen der Karosserie, fast senkrecht stehende Seitenscheiben und die erhöhte Sitzposition des Fahrers garantieren eine gute Übersicht über das Verkehrsgeschehen. Gegen Aufpreis sind Xenonscheinwerfer sowie eine Rückfahrkamera erhältlich.
- Bei der Messung der Rundumsicht nach ADAC-Verfahren schneidet der X-Trail relativ schlecht ab. Verantwortlich dafür sind insbesondere die breiten C-Säulen (die kleinen Fenster ganz hinten verbessern die Sicht für den Fahrer kaum und sind zudem stark getönt) sowie die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen. In diesem Punkt hat sich gegenüber dem Vorgänger kaum etwas getan.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,3

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Das Modell LE ist serienmäßig mit dem schlüssellosen Zugangssystem "Intelligent Key" ausgestattet. Hier genügt es, den Schlüssel bei sich zu tragen. Öffnen und Schließen der Türen sowie das Starten des Motors funktionieren ohne Schlüssel. Das Ein- und Aussteigen ist wegen der angenehmen Sitzhöhe und insbesondere hinten wegen der hohen Dachkante bequem, der Einstiegsbereich ist fahrer- und beifahrerseitig beleuchtet.
- Die hohen Türschweller sowie hinten der weit nach vorne ragende Radkasten stören beim Zustieg. Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter zu schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,7

- + Beim neuen X-Trail ist der Kofferraum auf stattliche 450 l angewachsen und damit um etwa 60 l größer als der des Vorgängers.

Mit Vorklappen der Rückbank lässt er sich auf 765 l vergrößern (gemessen bis Fensterunterkante). Wegen der steilen und kastenförmigen Heckpartie lässt sich der Laderaum sehr gut bis unter das Dach beladen.



Der Kofferraum des neuen X-Trail ist um 60 l größer geworden und fasst nun stattliche 450 l. Praktisch sind auch die zusätzlichen Staufächer unter dem Kofferraumboden.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,1

Die Ladefläche liegt mit 77 cm nicht besonders niedrig. Der neue, doppelte Ladeboden mit integrierten Fächern für Kleinteile führt zu einer gestiegenen Höhe des Kofferraumniveaus im Vergleich zum Vorgängermodell.

- + Die Zugänglich- und Nutzbarkeit des Laderaums ist gut. Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, es stört keine Ladebordwand. Das Schloss wurde versenkt und die Klappe öffnet weit nach oben. Somit besteht praktisch keine Gefahr, sich daran den Kopf zu stoßen.
- Auf der glatten Oberfläche des Ladebodens finden Gegenstände wie z.B. Getränkeboxen keinen sicheren Halt und rutschen in jeder Kurve oder beim Bremsen hin und her.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,9

- + Rücksitzlehne und -bank sind asymmetrisch geteilt umklappbar. In dem breiteren Teil der Lehne befindet sich eine praktische Durchladelupe. Ein doppelter Ladeboden beinhaltet eine ausziehbare Schublade und viele Staufächer für Kleinteile. Bei Nichtbedarf kann das komplette System entfernt werden; dann erweitert sich das Volumen und das Ladeniveau wird tiefer.
- Zum Umklappen der Lehnen müssen die Kopfstützen abgenommen werden, für sie sind keine Halterungen vorhanden. Beim Zurückklappen können die Gurtbänder eingeklemmt werden. Das Hochklappen der Sitzfläche ist nicht ganz einfach.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 1,7

- + Beim X-Trail hat sich auf dem Gebiet der Bedienerfreundlichkeit



Der neu gestaltete Fahrerplatz ist modern und solide verarbeitet, hochwertige Materialien vermitteln ein luxuriöses Ambiente. Die Funktionalität bietet nur noch wenig Raum für Verbesserungen.

einiges getan. Die ungewöhnlich mittig platzierten Instrumente sind wieder nach außen gewandert, der Einsteller für die Außenspiegel befindet sich jetzt praxisgerecht im Türgriff des Fahrers. Das Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich nun leichter einstellen, so auch das Radio, serienmäßig mit MP3-fähigem sechsfach-CD-Wechsler. Im optimal einstellbaren Lenkrad befinden sich Schalter für Audiosystem und Tempomat. Ein Bordcomputer informiert unter anderem über Verbrauch und Reichweite, der kleine Knopf zum Einstellen ist aber sehr ungünstig platziert. Das Handschuhfach ist besonders groß, aber unbeleuchtet. Das bei diesem Modell serienmäßige "Intelligent Key" System ermöglicht das Starten des Motors ohne Schlüssel; ob das wirklich ein Vorteil ist, sei dahingestellt. Die Fenster funktionieren elektrisch, leider nur am Fahrerplatz mit Auf-/Abwärtsautomatik. Insgesamt ist der Wagen leicht zu bedienen und erfordert keine lange Eingewöhnung.

- Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Die Schalter für Scheinwerferreinigungsanlage und ESP sitzen weit unten im Armaturenbrett.

Raumangebot vorne*

Note: 2,6

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 m zurückschieben.

- + Auf den vorderen Sitzplätzen vermittelt die große Innenraumhöhe und -breite ein großzügiges Platzgefühl.

Raumangebot hinten*

Note: 3,4

Die Rücksitzbank ist für zwei Mitfahrer ausgeformt, der Mittelsitz dazwischen schmal und nur für kürzere Strecken zu empfehlen.

- + Die Neigung der Rücksitzlehne kann in mehreren Stufen eingestellt werden.
- Wenn die Vordersitze vollständig zurückgeschoben sind, reicht die Kniefreiheit für Mitfahrer hinten bis zu einer Größe von nur ca. 1,70 m. Damit hat sich das Raumangebot hinten gegenüber dem Vorgänger leicht reduziert.

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,3

Für einen Geländewagen wankt die Karosserie durchschnittlich, die Seitenneigung ist akzeptabel.

- + Das Fahrwerk des neuen X-Trail ist tendenziell straff abgestimmt. Die Federung spricht gut an, nur einzelne Hindernisse kommen etwas deutlicher durch und wellige Fahrbahn kann zu unangenehmen Auf- und Abbewegungen führen. Das Fahrzeug liegt aber insgesamt meist ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft.

Sitze

Note: 2,1

- + Die Vordersitze sind körpergerecht geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Der Fahrersitz lässt sich durch die elektrische Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personen anpassen. Die Sitzposition des Fahrers ist gut. Für die Mitfahrer sind Haltegriffe vorhanden. Auch hinten sitzt man recht ordentlich, die Lehnen sind noch etwas höher als vorne und durch die einstellbare Lehnenneigung können sie unterschiedliche Personen angepasst werden.

Innengeräusch

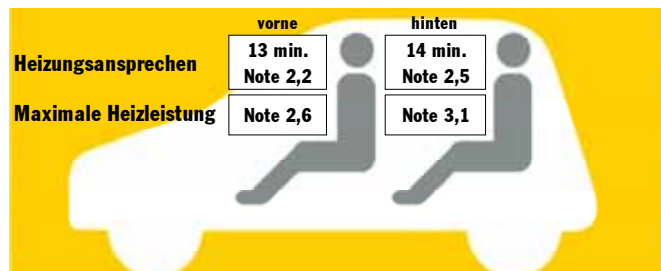
Note: 2,3

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist laut Messwert relativ niedrig und wird subjektiv als unaufdringlich empfunden. Dazu trägt das komfortable Getriebe bei, das die Drehzahlen niedrig hält, wenn man moderat fährt. Anders bei forcierter Fahrweise, hier kommt es zu hohen Drehzahlen und entsprechend hohem Motorgeräusch.

Heizung, Lüftung

Note: 2,4

- + Die Luft wird vorne recht zügig und hinten durchschnittlich schnell auf angenehme Temperaturen erwärmt. Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Die Getränkehalter und das Ablagefach im Armaturenbrett werden von der Klimaanlage gekühlt.



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

- Die hinteren Seitenscheiben lassen sich kaum mehr als zur Hälfte öffnen.

Motor/Antrieb

Note 2,1

Fahrleistungen*

Note: 2,3

- + Der 2,5 l Benzinmotor mit einer Leistung von 169 PS (4 PS mehr als der Vorgänger) ist durchzugsstark und relativ drehfreudig. So kann bei niedrigen Drehzahlen komfortabel gefahren und zügig beschleunigt werden. Beim Tritt auf das Gaspedal passt sich die stufenlose Übersetzung automatisch an und ermöglicht zügiges Beschleunigen bei hohen Drehzahlen.

Laufkultur

Note: 2,5

- + Die Laufkultur des Motors ist recht angenehm, Vibrationen halten sich in Grenzen.

Schaltung

Note: 1,5

- + Das stufenlose Automatikgetriebe (M-CVT) passt die Übersetzung völlig frei von spürbaren Schaltvorgängen den Fahrbedingungen an. Genügsame Fahrweise führt zu angenehm niedrigen Drehzahlen. Bei Vollgas allerdings dreht der Motor bis kurz vor den Drehzahlbegrenzer und bleibt dort so lange, bis man das Gaspedal wieder leicht loslässt. Das klingt angestrengt und ist laut. Dafür ist die Beschleunigung dann sehr gut.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die stufenlose Automatik passt sich den Fahrbedingungen automatisch an und stellt stets eine passende Übersetzung zur Verfügung. Auf Wunsch können die "Gänge" in sechs virtuellen Stufen manuell gewechselt werden.

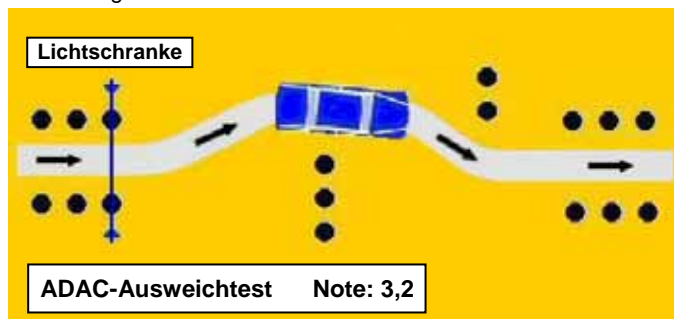
Fahreigenschaften

Note 2,4

Fahrstabilität

Note: 2,6

Im ADAC-Ausweichtest zeigt sich der neue X-Trail stabiler als sein Vorgänger. Die bauartbedingten Probleme mit erhöhter Seitenneigung und deutlichem Schieben über die Vorderräder kann das Fahrzeug nicht überwinden, so ist die maximale Einfahrtgeschwindigkeit relativ niedrig. Aber eine Kippgefahr kann nicht festgestellt werden; nähert man sich den physikalischen Grenzen an, so schiebt und hüpfert der Wagen über alle Räder. ESP könnte zwar etwas früher einsetzen, stabilisiert das Fahrzeug aber dennoch zuverlässig.



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.

- + Der X-Trail hat einen stabilen Geradeauslauf. Bei Schlupf an den Vorderrädern wird automatisch Antriebskraft auf die Hinterräder geleitet. Diese bedarfsgerechte Kraftverteilung sorgt für gute Traktion und spart Kraftstoff. Für Fahrten abseits der Straßen kann der Allradantrieb permanent zugeschaltet werden. Ein Bergabfahr-Assistent hilft beim Bewältigen von steilerem Gefälle, auch auf Schotter. Das Anfahren ist durch den Drehmoment-Wandler problemlos möglich. ESP greift in Grenzsituationen (z. B. wenn bei hohem Autobahntempo plötzlich ausgewichen werden muss) korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + Das Kurvenverhalten ist nahezu neutral, selbst in schnell gefahrenen Kurven reagiert der Wagen gutmütig und kündigt seinen Grenzbereich frühzeitig an; ESP hilft auch hier dem Fahrer in kritischen Situationen. Die Traktionskontrolle verhindert Durchdrehen der Antriebsräder bei zu viel Gas und schlupfbedingtes Überschieben in Kurven.

Lenkung*

Note: 2,7

Die Lenkung des X-Trail spricht recht gut an. Sie zeigt eine mäßige Zielgenauigkeit und vermittelt dem Fahrer ein ausreichendes Gefühl für die Fahrbahn. Die Lenkübersetzung ist durchschnittlich und passt gut zu der Fahrzeugart. Die geringen Lenkkräfte verbessern die Handlichkeit; der Wendekreis ist mit 11,6 m durchschnittlich.

Bremse

Note: 2,5

- + Der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h zum Stillstand ist mit 40 m relativ kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. ABS sorgt für gute Spurhaltung und EBD für optimale Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterbremse. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

Sicherheit

Note 2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,6

- + Der Nissan X-Trail ist serienmäßig mit ESP sowie einem Bremsassistent ausgestattet und erfüllt damit die Anforderungen an die aktive Sicherheit. Die höher liegenden Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Im Gegensatz zum Vorgängermodell liegt der Kraftstoff-Einfüllstutzen jetzt rechts, so ist beim Liegenbleiben auf der Autobahn das Nachfüllen mit dem Reservekanister gefahrlos möglich.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,1

Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis 1,80 m Größe, hinten nur bis ca. 1,60 m. Die aktiven Kopfstützen liegen im Falle eines Heckaufpralles dicht an den Köpfen, so wird das Schleudertrauma-Risiko deutlich reduziert.

- + Von diesem Modell des X-Trail liegt bislang noch kein Crashtest-Ergebnis vor. Der Vorgänger schnitt mit vier Sternen solide ab, das neue besitzt einige Verbesserungen, so dass hier sogar fünf Sterne denkbar wären. So ist der Wagen jetzt mit durchgehenden Vorhang-Kopfairbags ausgestattet; der früher verbaute Seiten-Kopfairbag funktionierte beim Test 2002 nicht optimal. Zudem sind Gurt-Erinnerer jetzt für alle Insassen vorhanden. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

Kindersicherheit

Note: 2,8

- + Ein Isofix-System zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden; am Boden des Kofferraums befinden sich jeweils zusätzliche Ankerhaken. Für das Befestigen mit den Sicherheitsgurten reicht die Gurtlänge der Außensitze auch für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus; die Gurtschlösser sind kurz, so dass auch Kinderrückhaltesysteme mit sehr flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können.
- Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Laut Betriebsanleitung ist auch der Mittelsitz auf der Rückbank nicht zur Beförderung von Kindern auf Kindersitzen freigegeben. Die Schlösser der Rücksitzgurte sitzen an flexiblen Gurten. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu



Der Bergabfahr- bzw. Berganfahrassistent und der Drehschalter zum Wählen der Antriebsart bieten dem Fahrer die Möglichkeit, den X-Trail auf die jeweiligen Fahrbahnbedingungen einzustellen.

montieren. Hinten haben die elektrischen Fensterheber zwar keine Antipppfunktion, sollten aber dennoch mit Einklemmsicherung ausgestattet sein.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

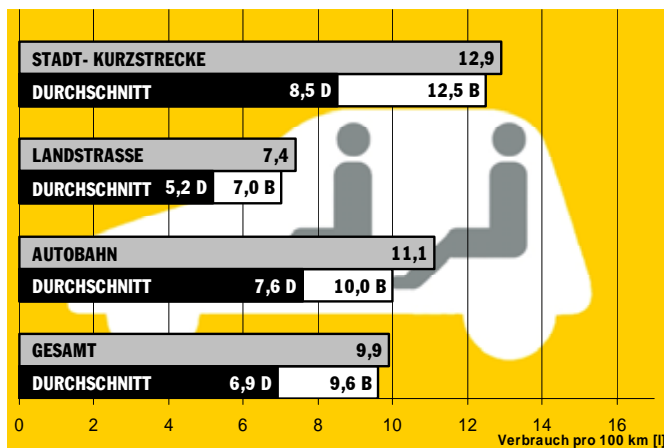
Verbrauch/Umwelt

Note 3,1

Verbrauch*

Note: 5,0

- Der X-Trail mit dem 2,5-Liter-Benzinmotor hat einen hohen Kraftstoffverbrauch, daran ändert auch das CVT-Getriebe nichts. Innerorts konsumiert der Wagen 12,9 l, außerorts 7,4 l und auf der Autobahn 11,1 Liter Super auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 9,9 l/100 km, das ist genauso viel wie beim Vorgänger mit ähnlicher Motorisierung und Schaltgetriebe.



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

Abgas

Note: 1,3

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind sehr niedrig.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,3

Betriebskosten

Note: 4,5

- Zum nicht gerade günstigen Verbrauch des X-Trail gesellt sich auch noch der hohe Preis für Superkraftstoff; diese Kombination lässt die Ausgaben in die Höhe schnellen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,6

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate muss der X-Trail zum Service in die Werkstatt. Der 2,5 Liter Benziner besitzt eine Steuerkette,

- die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.
- + Die Auspuffanlage verspricht gemäß Hersteller Langlebigkeit. Generell gewährt Nissan eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km. Auch die Kosten für den Reifenersatz bewegen sich bei Verwendung der Seriengröße noch im positiven Bereich.
- Vor allem für den Normal und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte.

Wertstabilität

Note: 2,0

Selbst in dieser durstigen Motorisierung kann dem Nissan X-Trail noch eine recht gute Wertstabilität prognostiziert werden. Noch besser schneidet aber der sparsamere Diesel ab.

Kosten für Neuanschaffung

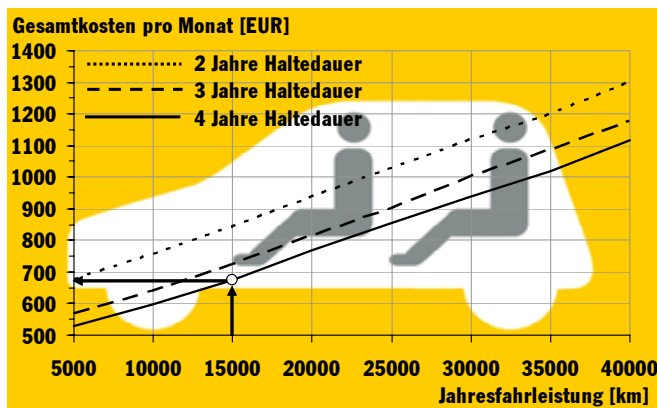
Note: 4,2

- Innerhalb seiner Klasse ist der X-Trail mit einem Grundpreis von knapp 35.000 Euro alles andere als ein Schnäppchen. Mit anderer Motorisierung oder Ausstattungsvariante ist aber auch ein (deutlich) günstigerer Einstieg möglich.

Fixkosten

Note: 2,5

- + Die Typklasseneinstufungen für die Kaskoversicherung sind zwar nur durchschnittlich, in der Haftpflicht sogar schon leicht erhöht. Trotzdem verhelfen die niedrigeren Ausgaben für die Benzinerbesteuerung dem Nissan X-Trail 2.5 LE gerade noch zu einer guten Benotung der fixen Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 675 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0	2.5	2.0 dCi	2.0 dCi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/2488	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	104(141)	124(169)	110(150)	127(173)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	196/4800	233/4400	320/2000	360/2000
0-100 km/h[s]	11,1	9,8	11,2	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	194	188	200
Verbrauch pro 100 km [l]	9,3S	10,2S	7,4D	7,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/21	18/19/21	21/23/22	21/23/22
Steuer pro Jahr[Euro]	135	168	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	579	635	592	621
Grundpreis[Euro]	26.990	30.040	29.440	32.140

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 Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2488 ccm
Leistung	124 kW (169 PS)
bei	6000U/min
Maximales Drehmoment	233 Nm
bei	4400 U/min
Kraftübertragung	automatisch zuschaltender Allradantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R17
Reifengröße (Testwagen)	215/60R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	40 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	9,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,9/7,4/11,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	223 g/km/ 231 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4630 mm/1785 mm/1685 mm
Leergewicht/Zuladung	1635 kg/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450 l/765 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1350 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	655 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	182 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	347 Euro
Monatliche Gesamtkosten	675 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/21
Grundpreis	34.740 Euro

Ausstattung

Technik

Berganfahrhilfe (Bergabfahrhilfe)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb (zuschaltbar)	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe (M-CVT, stufenlos)	1700 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	500 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Rückfahrkamera (Executive-Paket)	2500 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Navigationssystem (Executive-Paket)	2500 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, elektr. höhen-/neigungsverstellbar, beheizbar	Serie

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	550 Euro°
Panorama-Glasdach (und getönte Scheiben)	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

Karosserie/Kofferraum	2,2
Verarbeitung	2,2
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen*	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,9
Innenraum	2,5
Bedienung	1,7
Raumangebot vorne*	2,6
Raumangebot hinten*	3,4
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,2
Federung	2,3
Sitze	2,1
Innengeräusch	2,3
Heizung, Lüftung	2,4
Motor/Antrieb	2,1
Fahrleistungen*	2,3
Laufkultur	2,5
Schaltung	1,5
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	2,4
Fahrstabilität	2,6
Kurvenverhalten	1,7
Lenkung*	2,7
Bremse	2,5
Sicherheit	2,5
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,6
Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kindersicherheit	2,8
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	3,1
Verbrauch*	5,0
Abgas	1,3
Wirtschaftlichkeit*	3,3
Betriebskosten*	4,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,6
Wertstabilität*	2,0
Kosten für Neuanschaffung*	4,2
Fixkosten*	2,5

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