

## Nissan X-Trail 2.0 dCi LE 4x4 (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (127 kW / 173 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,4**

Den Nissan X-Trail der neuesten Generation gibt es auch mit einem leistungsfähigen 2-Liter-Dieselmotor, der dem Geländewagen zu erstklassigen Fahrleistungen verhilft und dadurch viel Freude beim Fahren aufkommen lässt. Die 173 PS fordern allerdings ihren Tribut, der Wagen ist recht durstig, trotz Dieselmotor. Mit Hilfe des serienmäßigen Russpartikelfilters kann er die Umwelt aber zumindest teilweise entlasten. Jetzt mit Kopfairbags auch in der passiven Sicherheit up to date und wegen des intelligenten Allradantriebes kein schlechter Gefährte abseits befestigter Straßen, auch beliebt als Zugfahrzeug. Mit über 35.000 Euro kein Schnäppchen, allerdings als LE sehr gut ausgestattet.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Honda CR-V, Hyundai Santa Fe, Land Rover Freelander, Suzuki Grand Vitara, Toyota RAV 4.

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



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,2**

#### Verarbeitung

**Note: 2,0**

Die Anhängelast beträgt für einen gebremsten Anhänger 2200 kg, für einen ungebremsten 750 kg.

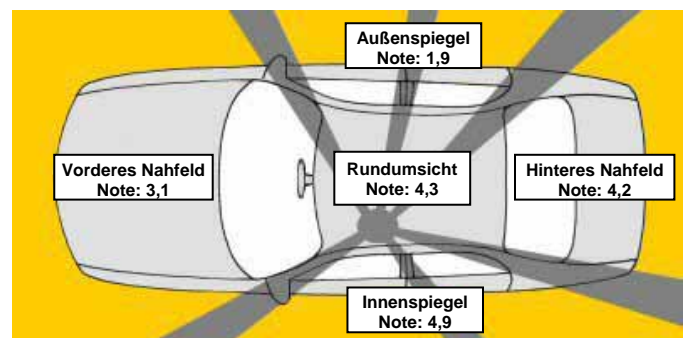
- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen soliden Eindruck. Im Interieur kommen überwiegend hochwertige Materialien zum Einsatz. Zusammen mit Dekorelementen aus Aluminium und serienmäßigen Ledersitzen (LE-Ausstattung) wird ein luxuriöses Ambiente vermittelt. Abgedichtete Türschweller verhindern verschmutzende Kleidung beim Einsteigen; die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert und kann komfortabel von außen geöffnet werden. Auf der üppigen Dachreling (optionales System mit integrierten Scheinwerfern) dürfen 100 kg Gepäck aufgeladen werden. Die Karosserieflanken besitzen kräftige, nicht lackierte Kunststoffschutzleisten. In dieser Motorvariante ist der Motorraum nach unten gekapselt und so vor dem Verschmutzen geschützt. Als Geländefahrzeug eignet sich der X-Trail besser als erwartet. Bis auf die schnell aufsitzenen Spritzlappen an den hinteren Rädern ist die Bodenfreiheit recht gut, Fahrten abseits befestigter Wege sind recht gut zu bewältigen.
- Bei Reifenpannen ist nur ein Notrad verfügbar, das umständlich aus dem Kofferraum entnommen werden muss. Dazu muss zunächst das Transportsystem entfernt werden, was nicht ganz einfach ist.

### 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 Rückfahr-Kamera erhältlich. In der optionalen Dachreling sind zusätzliche Fernscheinwerfer integriert, die mit Hilfe eines Schalters im Armaturenbrett separat zugeschaltet



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

werden können.

- 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 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.



Gegenüber dem Vorgänger ist der Kofferraum des X-Trail 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, wäre aber gut 10 cm tiefer, wenn man auf das Beladungssystem mit doppeltem Boden verzichten würde, welches auch das Kofferraumvolumen nicht unerheblich reduziert.
- + 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 die dann keine Halterungen vorhanden sind. Beim Zurückklappen können die Gurtbänder eingeklemmt werden. Das Hochklappen der Sitzfläche ist nicht ganz einfach.



Praktisch sind auch die zusätzlichen Staufächer unter dem Kofferraumboden.

### Innenraum

**Note 2,5**

### Bedienung

**Note: 1,7**

- + Beim X-Trail hat sich auf dem Gebiet der Bedienerfreundlichkeit einiges getan. Die ungewöhnlich mittig platzierten Instrumente sind wieder nach außen gewandert, der Einsteller für die Außenspiegel befindet sich jetzt praxistgerecht im Türgriff des Fahrers. Das Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich nun leichter einstellen, so auch das Radio, serienmäßig mit MP3-fähigem 6-fach 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 Handschuh-



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



fach ist besonders groß, aber unbeleuchtet. Das 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 eingeschalteter Zündung. Die Schalter für Scheinwerferreinigungsanlage und ESP sitzen weit unten im Armaturenbrett. Beim Abstellen der Zündung muss am Zündschloss ein kleiner Knopf gedrückt werden, woran man sich erst gewöhnen muss. Auch beim Einschalten der Zündung hakt das Schloss gelegentlich, die Bremse muss getreten werden und die Fernbedienung muss sich in Reichweite des Empfängers befinden.



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

### 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 2,5**

### Federung

**Note: 2,4**

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

- + Das Fahrwerk des Nissan X-Trail ist tendenziell etwas weicher abgestimmt, die Auslegung passt aber recht gut zu dem Fahrzeug und sorgt für genügend Komfort, auch abseits befestigter Straßen. Die Federung spricht gut an, nur einzelne Hindernisse kommen etwas deutlicher durch und wellige Fahrbahn kann zu unangenehmen Auf- und Abbewegungen führen.

## 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: 2,8**

Der Geräuschpegel im Innenraum ist laut Messwert bei 130 km/h nicht allzu hoch und wird subjektiv als unaufdringlich und nicht zu laut empfunden. Nur bei hohem Autobahntempo werden Wind- und Motorgeräusche lauter, so dass Unterhaltungen in Innenraum dann nicht mehr so angenehm sind. Der optionale Dachaufbau könnte mitverantwortlich für die Windgeräusche sein.

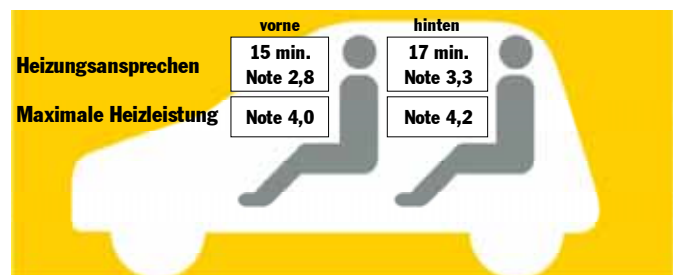
## Heizung, Lüftung

**Note: 3,0**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

In Verbindung mit dem Dieselmotor ist die Heizung durchschnittlich kräftig, vorne spricht sie relativ zügig, hinten etwas verzögert an. Das maximale Temperaturniveau nach dem 45-minütigen Test ist nur ausreichend, vorne wie hinten.

- + Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst, die Temperatur kann in feinen Schritten und die Lüftung in vielen Variationen eingestellt werden. Die seitlichen Getränkehalter und das Ablagefach im Armaturenbrett werden von der Klimaanlage gekühlt. Ein riesiges Panorama-Glasdach sorgt schon fast für Cabrioefeeling, es lässt sich in zwei Stufen vollständig öffnen und bei starkem Sonnenschein auch abschatten.
- Die hinteren Seitenscheiben lassen sich kaum mehr als zur Hälfte öffnen.



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,8**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,5**

- + Der 2-Liter-Dieselmotor (hier getestet in der stärkeren Ausführung mit 127 kW) ist sehr durchzugsstark und verhilft dem Geländewagen zu sehr guten Fahrleistungen. Auch das vergleichsweise geringe Leergewicht von etwa 1650 kg trägt seinen Teil dazu bei. Selbst ohne viel zu schalten, kann zügig beschleunigt werden. Auf der Autobahn muss man sich mit dem X-Trail nicht verstecken, laut Tacho wird die 200 km/h-Marke spielend erreicht.

### Laufkultur

**Note: 3,0**

Der Vierzylinder-Dieselmotor zeigt sich nicht besonders kultiviert, aber auch nicht besonders schlecht. Vibrationen sind zeitweise festzustellen, im Großen und Ganzen aber ist der Motorlauf für ein Fahrzeug dieser Art in Ordnung.

### Schaltung

**Note: 2,0**

- + Die sechs Vorwärtsgänge und der Rückwärtsgang lassen sich überwiegend leicht und problemlos Schalten, Geräusche aus der

Schaltbox treten kaum auf, außer man tritt die Kupplung nicht vollständig.

### Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

- + Die Abstufungen der sechs Gänge passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der Wagen kommt aus dem Stand zügig los und auch bei hohem Tempo kann mit relativ niedrigen Drehzahlen gefahren werden.

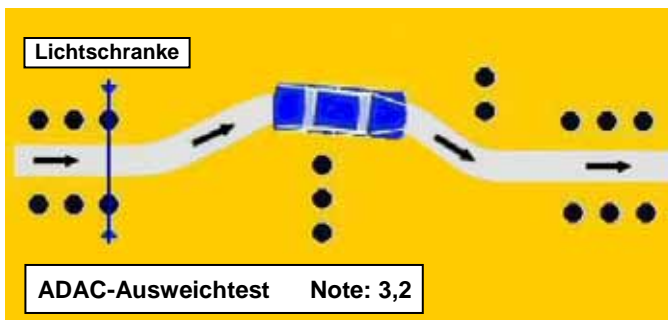
## Fahreigenschaften

**Note 2,5**

### Fahrstabilität

**Note: 3,0**

- 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 Einfahrtsgeschwindigkeit relativ niedrig. Aber eine Kippgefahr kann nicht festgestellt werden; nähert man sich den physikalischen Grenzen an, so schiebt und hüpfet der Wagen über alle Räder. ESP könnte zwar etwas früher einsetzen, stabilisiert das Fahrzeug aber dennoch zuverlässig.
- + Der Geländewagen 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.



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.

### 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: 2,8**

- 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.
- Im Zweiradbetrieb (Frontantrieb) sind deutliche Antriebseinflüsse

zu spüren, wenn man in Kurven stark beschleunigt.

### Bremse

**Note: 2,7**

- + Der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h zum Stillstand ist mit 41 m durchschnittlich lang (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. ABS sorgt für gute Spurenhaltung 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: 2,5**

- + 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. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Bremspedal gestartet werden kann.

### 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.
- + Beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren schneidet der X-Trail mit vier von fünf möglichen Sternen recht gut ab. Abzüge bekommt er für eine leicht erhöhte Nackenbelastung beim Frontcrash sowie harte Strukturen in der Knieaufprallzone. Ansonsten schlägt sich der Wagen sehr tapfer und bietet guten Insassenschutz. Neben Front- und Seitenairbags sind auch durchgehende Kopfairbags serienmäßig verbaut. Gurt-Erinnerer gibt es für alle Insassen. An den stabilen 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 montieren. Hinten haben die elektrischen Fensterheber zwar keine Antippfunktion, sollten aber dennoch mit Einklemmsicherung ausgestattet sein.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

- Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, ein erhöhtes Risiko besteht gemäß EuroNCAP lediglich an der vorderen Kante der Motorhaube, die wenig nachgiebig gestaltet wurde. Insgesamt ist das Schutzpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat, der Wagen erhält zwei von vier möglichen Sternen.

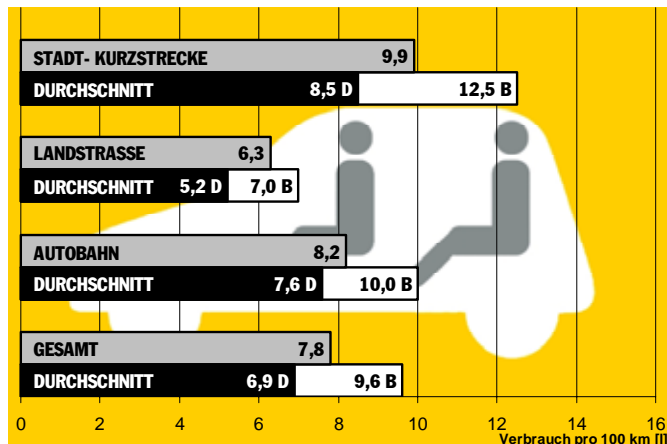
## Verbrauch/Umwelt

**Note 3,0**

### Verbrauch\*

**Note: 4,1**

- Die guten Fahrleistungen des X-Trail fordern ihren Tribut, selbst mit dem 2-Liter-Dieselmotor hat der Wagen einen recht hohen Kraftstoffverbrauch. Innerorts konsumiert der Wagen 9,9 l, außerorts 6,3 l und auf der Autobahn 8,2 Liter Diesel auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 7,8 l/100 km.



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

### Abgas

**Note: 2,0**

- Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind niedrig. Einen Partikelfilter gibt es serienmäßig.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,0**

### Betriebskosten

**Note: 2,4**

Obwohl der Verbrauch des X-Trail 2.0 dCi nicht gerade niedrig ist, bekommt er wegen der etwas günstigeren Dieselpreise eine recht gute Note in den Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 3,8**

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate muss der X-Trail zum Wartungsdienst in die Werkstatt. Der 2 Liter Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- Der Hersteller verspricht eine langlebige Auspuffanlage. Generell werden nach eigenen Angaben hochwertige Wartungs- und Verschleißteile verbaut und eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km gewährt.
- Die jährliche Wartung beschert auch Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte.

### Wertstabilität

**Note: 1,5**

- Der X-Trail ist ein sehr gefragtes und daher auch wertbeständiges Fahrzeug. Insbesondere als Diesel ist der Wertverlust vergleichsweise niedrig, der Wagen lässt sich gut verkaufen.

### Kosten für Neuanschaffung

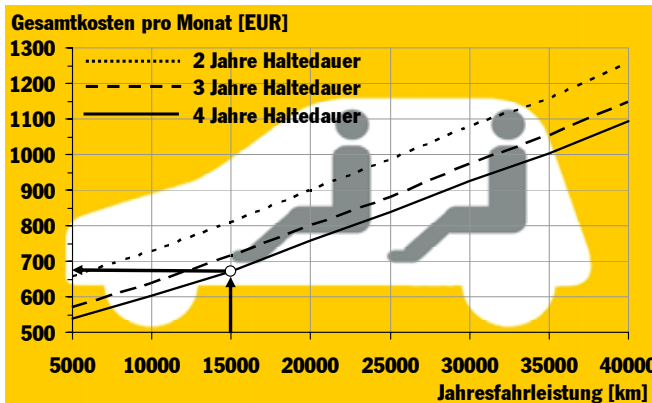
**Note: 4,3**

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

### Fixkosten

**Note: 4,7**

- In den fixen Kosten kann der Wagen nicht punkten. Zu den erhöhten Ausgaben für Kfz-Steuer durch den Dieselmotor gesellen sich ungünstige Einstufungen in die Versicherungs-Typklassen. Hier ist lediglich die Teilkasko bezahlbar, Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sind teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 671 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	7,8D
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]	584	645	611	645
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 Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1995 ccm
Leistung	127 kW (173 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	automatisch zuschaltender Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/60R17H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,5 m/11,65 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>40,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>7,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,9/6,3/8,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	198 g/km/ <b>206 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>70 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4630 mm/1785 mm/1685 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1735 kg/435 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>450 l/765 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	<b>830 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>160 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>66 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>110 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>335 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>671 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/23/22
Grundpreis	35.140 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe (nur mit 110 kW dCi)	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	im Ex.-Paket°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
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
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (Executive-Paket)	2500 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheiz- und klappbar)	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (i.V.mit Xenon)	Serie
Schiebe-Hubdach	Serie

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

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

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 Wichtigkeit 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 April 2008