

Nissan Primastar Avantour 2.5 dCi Prem. ASG (DPF)

Viertüriger Bus der oberen Mittelklasse (107 kW / 146 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,7

Nissan bietet den Primastar (baugleich mit Renault Trafic und Opel Vivaro) auch als komfortable Version für die Beförderung von bis zu acht Personen an. Hier im Test das Topmodell Avantour Premium mit sieben Sitzen und einer Schiebetür auf der rechten Seite. Die Variabilität der Sitze ist nicht so groß wie bei Konkurrenzmodellen und zudem ist das Handling des Gestühls sehr Kräfte zehrend. Dafür sitzt man im Nissan besonders komfortabel und steigt bequem ein und aus. Der 146 PS starke 2,5-Liter-Dieselmotor bewegt den Wagen ordentlich, das automatisierte Schaltgetriebe harmonisiert recht gut. Allerdings verbraucht der Primastar vergleichsweise viel. Der Partikelfilter ist serienmäßig. Gegen Aufpreis sind Seiten- und Kopfairbags zu haben. Was dem von uns getesteten Modell fehlt, ist ESP - dieses ist in Kombination mit dem automatisierten Schaltgetriebe (ASG) nicht zu haben. So kann der sonst gutmütige und sichere Wagen in der Fahrstabilität nicht punkten; der Hersteller sollte hier dringend nachbessern. Es wird empfohlen, zugunsten von ESP auf das ASG zu verzichten. Eine interessante Alternative zu VW T5 und anderen Mitstreitern, besser als Shuttlebus für Erwachsene geeignet als für die große Familie. Der Preis für das gut ausgestattete Topmodell ist mit etwa 34.000 Euro recht günstig. **Karosserievarianten:** unterschiedliche Radstände und Aufbauten, Kastenwagen.

Konkurrenten: Mercedes Viano, Opel Vivaro, Renault Trafic (beide baugleich), VW T5.

- + funktionelle Bedienung
- + sehr viel Platz
- + großer Kofferraum, auch voll besetzt
- + gute Fahrleistungen
- + komfortable Federung und Sitze
- + gute Crashesicherheit
- besonders umständliche Sitzverstellung im Fond
- recht hoher Verbrauch
- ESP nicht mit ASG kombinierbar
- für Kindersitze nur bedingt geeignet



Karosserie/Kofferraum

Note 2,2

Verarbeitung

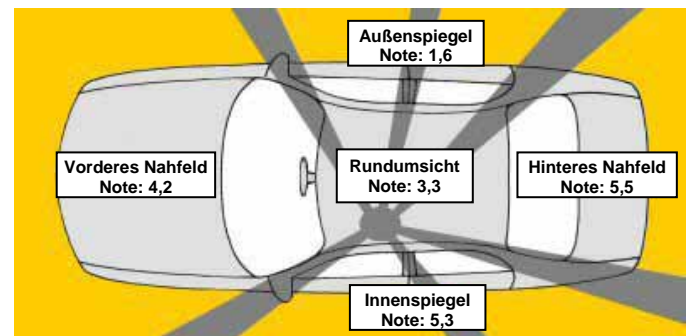
Note: 2,2

- + Die Karosserie des Nissan Primastar (baugleich mit Renault Trafic und Opel Vivaro) präsentiert sich einwandfrei verarbeitet, nicht zuletzt belegen dies gleichmäßig geringe Spaltmaße und eine saubere Lackierung; Türen schließen leicht. Der Motorraum ist nach unten geschlossen, der Unterboden im vorderen Bereich glattflächig. Das schützt den Motor vor Verschmutzung und reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Kunststoffelemente und Verkleidungen im Innenraum gibt es bei der Version Avantour an besonders vielen Stellen. Sie sind sauber eingepasst, allerdings nicht von der Qualität, wie man sie von den Limousinen gewohnt ist (Hartplastik). Die Polsterung macht optisch einen guten Eindruck. Auf einem entsprechenden Dachträger können bis zu 280 kg Gepäck transportiert werden; ohne Träger sind jedoch unschöne Halterungen auf dem Dach sichtbar. Ein vollwertiges Ersatzrad befindet sich unter dem Fahrzeugheck. Es ist allerdings mühsam abzuschrauben.
- Die stabilen und großflächigen Stoßfänger sind bei dieser Variante in Wagenfarbe lackiert (wie auch die breiten Seitenschutzleisten).

Bereits kleine Parkrempeler haben teure Reparaturen zur Folge. Die seitlichen Leisten befinden sich zudem ziemlich weit unten, die vorderen Türen sind praktisch ungeschützt.

Sicht

Note: 3,1



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.

- + Die Fahrer von Kleinbussen wie dem Nissan Primastar schätzen die besonders hohe Sitzposition, die einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen ermöglicht. Gegen Aufpreis gibt es für hinten eine akustische Einparkhilfe. Die Außenspiegel sind besonders groß sowie elektrisch einstell- und beheizbar. Es gibt jeweils einen zweiten kleinen asphärischen Spiegel, der Hindernisse im toten Winkel sichtbar macht.
- Die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen schränken die Sicht ein, auch im Innenspiegel. Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug können leicht übersehen werden; die Rückwärts-Einparkhilfe sollte man auf jeden Fall dazubestellen. Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich.



Die nicht versenkbaren Kopfstützen erschweren zusätzlich die Sicht nach schräg hinten. Rückwärtsfahren bzw. Einparken kann ohne elektronische Helfer wie Parksensoren oder Rückfahrkamera gefährlich werden.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,8

Der Zustieg zum Trafic ist vorne insgesamt durchschnittlich. Negativ fällt das besonders hohe Schweller- und Sitzflächenniveau auf, welches die Passagiere dazu zwingt, über eine Stufe zum Innenraum hinauf zu steigen.

- + Die hohe Karosserie und die großen Türausschnitte erlauben vorne wie hinten einen bequemen Zustieg, beinahe "aufrechten Hauptes". Gegen Aufpreis gibt es eine weitere Schiebetür auf der linken Seite (nicht für das Modell Avantour). Der Zustieg zu den Plätzen auf der zweiten und dritten Sitzreihe ist beim Primastar in dieser Sitzkonfiguration sehr einfach möglich. Es stört kein Sitz, der zuerst umgeklappt werden müsste. Eine praktische Fernbedienung für die Zentralverriegelung ist Serie, die Knöpfe sind auch im Dunklen gut voneinander zu unterscheiden.
- An Steigungen haben die Türaufhalter ihre liebe Not, die sehr schweren Vordertüren und auch die seitliche Schiebetür zu fixieren.

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,6

- + Selbst bei voller Besetzung mit bis zu sieben Personen stehen noch 520 l Ladevolumen zur Verfügung. Im Vier-Personen-Betrieb bei ausgebauter dritter Sitzreihe wächst der Stauraum bereits auf stattliche 1520 l. Werden beide hinteren Sitzreihen entfernt, kann man den Trafic auch für Umzüge nutzen - 2570 l Stauraum sind üppig (gemessen bis Fensterunterkante). Die Kastenform erlaubt das Beladen bis zum Dach.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,2

- + Die Heckklappe gibt eine sehr große Ladeöffnung frei. Damit ist der Kofferraum einwandfrei zugänglich. Die Ladekante liegt mit 55 cm angenehm niedrig, eine störende Bordwand gibt es nicht.

Mit seinem praktischen rechteckigen Format und seiner verhältnismäßig geringen Tiefe kann man den ebenen Laderaum sehr gut nutzen.

- Das "Herunterziehen" der Heckklappe erfordert sehr viel Kraft. Man muss von außen nachdrücken, dabei kann man sich die Hände schmutzig machen.



Bei voller Besetzung mit sieben Personen stehen immer noch üppige 520 l Kofferraumvolumen zur Verfügung.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,0

Die Variabilität der hinteren Sitze und damit verbunden des Kofferraumes ist nicht die Stärke des Nissan Primastar. Die hintere Dreier-Rückbank lässt sich nur im Ganzen nach vorne klappen oder entfernen, die vordere Zweier-Bank nur komplett herausnehmen. So kann man den Innenraum variabel nutzen, auf Schienen verschiebbar sind die Sitze aber hier nicht.

- + Unter den Rückbänken gibt es Luken, durch die lange Gegenstände geschoben werden können. An der Seite befinden sich Ablagemöglichkeiten für kleine und lose Gegenstände; zahlreiche stabile Zurrösen ermöglichen eine gute Ladungssicherung.
- Die Klappmechanismen der Bestuhlung sind eine Zumutung: extrem schwergängig, teilweise umständlich und kompliziert. Das Ausbauen der Rückbänke ist sehr Kräfte zehrend. Die Zweier-Sitzbank in der Mitte wiegt etwa 55 kg, die Dreierbank ganz hinten über 60 kg. Das Schlimmste ist der komplizierte und besonders scharfkantige Entriegelungsmechanismus, an dem man sich fast zwangsläufig die Finger verletzt.

Innenraum

Note 1,7

Bedienung

Note: 2,0

- + Der Primastar lässt sich leicht und ohne lange Eingewöhnung bedienen. Alle Schalter, Knöpfe und Hebel sind übersichtlich und gut erreichbar angeordnet. Lenkrad (nur in der Reichweite einstellbar) und Fahrersitz können verschiedenen Personengrößen gut angepasst werden. Die klaren Instrumente sind einwandfrei ablesbar. Ein Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Die Bedienelemente der Klimaanlage liegen etwas tief und weit entfernt vom Fahrer, lassen sich aber einfach einstellen. Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem mit Kartendarstellung verfügbar. Die elektrischen Fensterheber für die vorderen Türen sind Serie (nur Fahrerfenster mit Abwärtsautomatik), in der zweiten Sitzreihe gibt es auf beiden Seiten ein manuelles Schiebefenster. Für jede Sitzreihe ist eine zentrale Innenraumleuchte vorhanden. An den hinteren Sitzen befinden sich außen Staufächer.
- Das Handschuhfach ist klein und nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Der Schalter für die Heckscheibenheizung ist klein und schlecht zugänglich. Am Radio sind die Tasten für Lautstärke und

Sendereinstellung ungünstig und nicht wie gewohnt positioniert, zusätzliche Einsteller im Bereich des Lenkrades verbessern die Situation jedoch ein wenig. Vorne muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit entfernt liegen. Ablagen sind vorne Mangelware, lediglich die Fächer in den Türen können für kleine Gegenstände genutzt werden; außen gibt es zusätzlich Getränkehalter.



Die gute Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Fahrerplatzes kennzeichnen den Nissan Primastar.

Raumangebot vorne* **Note: 1,6**

+ Reichhaltige Platzverhältnisse erlauben auch 1,90 m großen Personen eine bequeme Sitzposition; in der Höhe ist das Raumangebot mehr als ausreichend. Wegen der guten Innenbreite haben die Insassen auch seitlich genügend Platz. Optional ist auf der Beifahrerseite eine Zweier-Sitzbank erhältlich.

Raumangebot hinten* **Note: 0,8**

+ Der hintere Fahrgastraum ist üppig dimensioniert, Personen bis über 2,0 m Größe können in der mittleren Sitzreihe angenehm Platz nehmen. In der ganz hinteren Reihe ist auch noch genügend Kniefreiheit vorhanden, ausreichend für Personen bis 1,90 m Größe. Die Kopffreiheit ist dort noch üppiger.



Der Primastar bietet nicht nur einen bequemen Einstieg nach hinten, das Raumgefühl ist zudem großzügig und Personen bis mindestens 1,90 m Körpergröße können ausreichend Platz genießen.

Innenraum-Variabilität **Note: 3,0**

Die beiden Rücksitzbänke können entfernt werden, die hinterste Dreier-Bank lässt sich auch nach vorne klappen (siehe Kofferraum-Variabilität). Die Variabilität fällt für ein Auto dieser Art damit eher schwach aus. Die Lehnenneigung ist fixiert und auch längs

sind die Sitze nicht zu verschieben. Hinzu kommen der besonders hohe Kraftaufwand und das nicht unerhebliche Verletzungsrisiko beim Ein- und Ausbau.

Komfort **Note 2,5**

Federung **Note: 2,5**

+ Das Fahrwerk des Nissan Primastar ist tendenziell eher weich ausgelegt, so dass in schnellen Kurven eine ausgeprägte Seitenneigung auftritt; Fahrkomfort und Straßenlage sind aber überwiegend gut. Bei voller Beladung treten Wankbewegungen ausgeprägter auf, zu einer kritischen Situation kommt es jedoch nicht. Der Fahrkomfort ist auch für die Insassen ganz hinten noch in Ordnung.

Sitze **Note: 2,0**

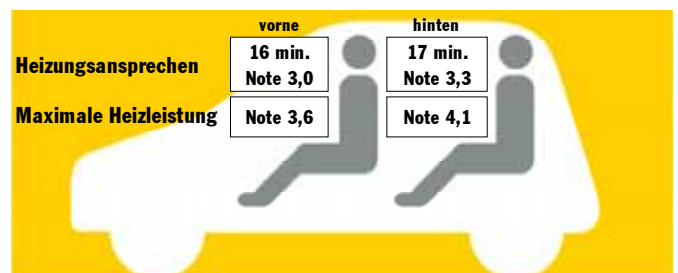
+ Die tendenziell etwas weicher gepolsterten Vordersitze sind gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt, Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Vordersitze passen den meisten Personengrößen recht gut, sind aber nicht in der Höhe variabel. Auf den Sitzen der zweiten und dritten Reihe kann man besonders bequem sitzen. Der Seitenhalt ist zwar nicht so optimal, dafür sind die Lehnen erfreulich hoch und die Polsterung ist angenehm weich, auch für längere Strecken. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außenplätze, bequeme Armlehnen sind auch für die hinteren Sitze verfügbar. Wegen der günstigen Anordnung der Sitze haben die Insassen eine gute Oberschenkelauflage und somit eine entspannte Sitzposition.

Innengeräusch **Note: 3,0**

+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist bis 130 km/h niedrig, auch subjektiv werden die Motor- und Windgeräusche selbst bei hohem Tempo als unaufdringlich empfunden.

Heizung, Lüftung **Note: 3,1**

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne durchschnittlich an, hinten etwas schwächer. Auch die Heizwirkung ist durchschnittlich, der große Innenraum stellt für das Heizsystem eine echte Herausforderung dar, auch mit der optionalen Zusatzheizung.
 + Die manuelle Klimaanlage ist beim Primastar Avantour Serie, sie beinhaltet zusätzliche Bedienelemente und Luftausströmer für den hinteren Bereich. In der Schiebetür auf der rechten Seite sowie in der linken festen Seitenscheibe lässt sich ein Fenster aufschieben.
 – Ganz hinten sind die Fenster nicht zu öffnen, auch nicht ausstellbar.



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

Motor/Antrieb **Note 2,9**

Fahrleistungen* **Note: 3,7**

Obleich der Messwert des Überholvorgangs innerhalb der Fahrzeugklasse nur zu einer ausreichenden Benotung führt, fühlt sich der Nissan Primastar mit dem 2,5 Liter Dieselmotor (146 PS) gut motorisiert an. Sowohl beim Sprint aus dem Stand wie auch auf der Autobahn ist man niemals zu langsam unterwegs, man kann problemlos mit dem Verkehr mitschwimmen. Höchstgeschwindigkeit

keiten um 190 km/h (laut Tacho) sind allemal genug für ein Auto dieser Größe.

Laufkultur

Note: 3,0

Das Vibrationsverhalten des Motors ist zufriedenstellend.

Schaltung

Note: 3,0

Das automatisierte Schaltgetriebe (ASG) wählt die Gänge automatisch und nimmt dem Fahrer das Betätigen der Kupplung und das Schalten ab. Im ersten- und Rückwärtsgang hilft die Kriechfunktion dem Fahrer, bei Steigungen nicht zurückzurollen (wie Wandler-Automatik). Die Zeitpunkte, wann die Gänge gewechselt werden, wählt das System überwiegend sinnvoll und situationsangepasst; durch die Lernfähigkeit passt es sich an den Fahrstil des Fahrers an. Weniger schön sind die langen Schaltpausen, die dazu führen, dass sich die Insassen bei jedem Schaltvorhang mit dem Oberkörper nach vorne bewegen - etwas gewöhnungsbedürftig.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen der sechs Gänge passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, trotzdem ist das Drehzahlniveau bei schnellem Autobahn tempo nicht zu hoch.

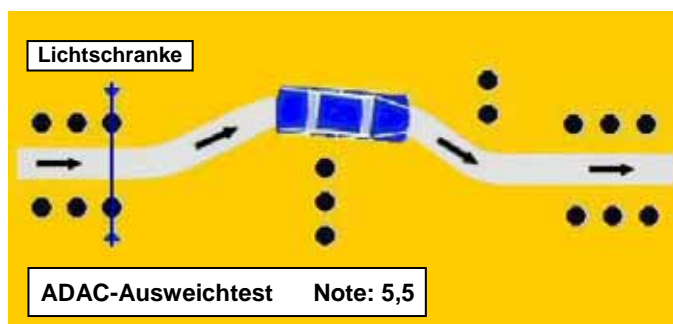
Fahreigenschaften

Note 3,4

Fahrstabilität

Note: 4,1

- + Bis zum Grenzbereich bzw. solange man nicht in eine kritische Situation gerät, fährt sich der Nissan Primastar sehr souverän und stabil. Der Fahrbahnkontakt ist stets sehr gut. Selbst bei nasser Fahrbahn fährt sich der Wagen stabil und gutmütig.
- In Kombination mit dem automatisierten Schaltgetriebe gibt es für den Primastar kein elektronisches Stabilitätssystem (ESP). Daher ist die Sicherheit in Gefahrensituationen (Glätte, schnelle Ausweichmanöver, Unterschätzen der Geschwindigkeit in Kurven) nicht ausreichend gewährleistet. Das Fahrzeug kann ausbrechen, ins Schleudern geraten oder sich bei heftigen Lenkmanövern aufschaukeln und im schlimmsten Fall umkippen. Unverständlich, dass der Hersteller ESP nicht in Kombination mit diesem Getriebe anbietet, hier sollte dringend nachgebessert werden.



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: 3,0

- + Schnell durchfahrene Kurven nimmt der Nissan untersteuernd und damit gut beherrschbar.
- Im Grenzbereich fehlt jedoch ein elektronisches System, das das Fahrzeug stabilisiert, wenn durch einen Fahrfehler in Kurven eine Gefahrensituation droht.

Lenkung*

Note: 3,2

Die Lenkung spricht recht spontan an und besitzt eine durchschnittliche Präzision. Den Kontakt zur Fahrbahn kann sie aber nur mäßig vermitteln. Die Übersetzung ist durchschnittlich, die

Handlichkeit beim Rangieren aber akzeptabel, da die Lenkung stets leichtgängig bleibt.

- Der Wendekreis von 12,8 m liegt über dem Durchschnitt und kann beim Wenden auf engem Raum mehrmaliges Rangieren erforderlich machen.

Bremse

Note: 3,5

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h zum Stillstand steht der Wagen nach 43 m, damit liegt der Primastar unter dem Durchschnitt (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht recht gut an und lässt sich ordentlich dosieren. In kritischen Situationen stehen ABS und ein Bremsassistent zur Verfügung.

Sicherheit

Note 3,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 4,7

- + Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- Der Testwagen ist nur mit einem Bremsassistent ausgestattet. Die Mindestanforderungen an die aktive Sicherheit werden damit nicht erfüllt. Nicht nachvollziehbar und daher besonders negativ fällt auf, dass ESP nicht in Verbindung mit dem automatisierten Schaltgetriebe (ASG) verfügbar ist, auch nicht gegen Aufpreis. Ohne ESP ist die Fahrsicherheit in Extremsituationen nicht gewährleistet, der Wagen kann schleudern und im schlimmsten Fall umkippen. Hier sollte der Hersteller dringend handeln und ESP in allen Varianten serienmäßig verbauen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,1

- + Der Nissan besitzt serienmäßig Frontairbags. Seiten- und Kopfairbags für vorne und hinten sind im Rahmen des Sicherheitspakets erhältlich. Die Fahrgastzelle erweist sich beim Frontcrash in Anlehnung an das EuroNCAP-Verfahren als recht stabil, Probleme gab es insbesondere bei den Insassen der dritten Sitzreihe, wo die Belastungen recht hoch waren; vor allem sind hier die Beine betroffen (Ergebnis des baugleichen Renault Trafic). Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis 1,90 m Körpergröße, auf den Sitzen der beiden hinteren Reihen bis 1,80 m Größe. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Höhen-Arretierung ist an allen Kopfstützen unzureichend.

Kindersicherheit

Note: 2,5

- + Auf den Sitzplätzen im Fond kann man Kindersitze prinzipiell unkompliziert und stabil befestigen, an (nur) einem Sitz auf der mittleren Sitzreihe auch mittels Isofix-System. Fest installierte Gurtschlösser und großzügig dimensionierte Gurtlängen erleichtern das Anschnallen der Kindersitze. Ein Drehschalter in der Beifahrertür ermöglicht das Abschalten des Airbags, dann sind auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt.
- Je nach Sitzkonfiguration und in Abhängigkeit eines Airbags am Beifahrerplatz sind hinten nur eingeschränkt Kindersitze erlaubt, obwohl die Sitzplätze prinzipiell als geeignet erscheinen. In der hier getesteten Version mit sieben Sitzplätzen und Beifahrerairbag kann ganz hinten auf der Dreierbank nur ein Kindersitz montiert werden.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Das Gefahropotenzial bei Unfällen mit Fußgängern ist moderat. Vorteile, die wegen der geraden Frontpartie im Bereich der unteren Gliedmaßen und des Beckens festzustellen sind, werden durch voraussichtliche Nachteile (insbesondere beim Aufprall eines Kinderkopfes) kompensiert, so dass insgesamt von einem durchschnittlichen Verletzungsrisiko ausgegangen werden kann.

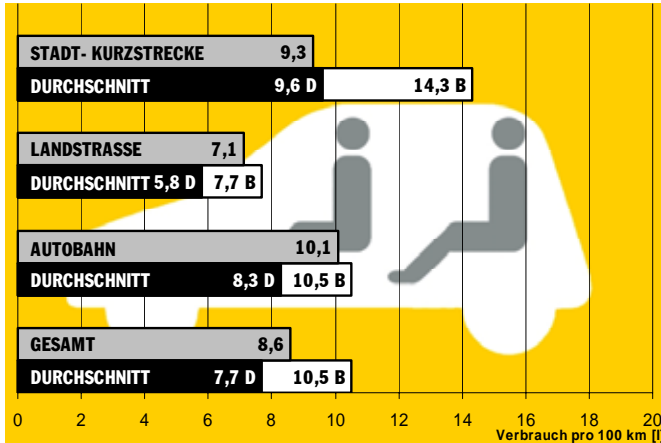
Verbrauch/Umwelt

Note 3,0

Verbrauch*

Note: 3,9

Die Kraftstoffverbräuche des Primastar mit dem 146 PS starken Dieselmotor liegen gerade noch im Durchschnittsbereich. In der Stadt verbraucht der Wagen 9,3 l, außerorts 7,1 l und auf der Autobahn 10,1 Liter Diesel auf 100 km. Es ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 8,6 l/100 km.



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

Abgas

Note: 2,1

- + Mit dem 2,5-Liter-Dieselmotor ist ein geschlossener Rußpartikelfilter serienmäßig. Der Anteil an gesundheitsgefährdenden Schadstoffen und Partikeln im Abgas ist niedrig.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,1

Betriebskosten

Note: 2,9

Der nicht gerade niedrige Verbrauch an nicht mehr so günstigem Diesel-Kraftstoff hat insgesamt durchschnittliche Betriebskosten zur Folge.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 0,9

Der Nissan Primastar besitzt zwar eine flexible Wartungsanzeige, muss jedoch spätestens nach 30.000 km oder alle 12 Monate zur Wartung in die Werkstatt. Der 2,5-Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 120.000 km oder nach fünf Jahren gewechselt werden muss. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- + Der Hersteller verbaut nach eigenen Angaben eine langlebige

Auspuffanlage und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km. Die Kosten für den Reifenersatz sind - bei Verwendung der günstigen Seriengröße - erfreulich gering.

- Die jährliche Wartung bedeutet auch für den Normal- oder Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte und somit höhere Ausgaben.

Wertstabilität

Note: 3,5

Durch einen bevorstehenden Generationswechsel, welcher sich im Berechnungszeitraum vollziehen wird, leidet die Wertbeständigkeit des Primastar etwas. Der serienmäßige Partikelfilter macht ihn beim Wiederverkauf jedoch interessanter als ähnliche Modelle ohne Filter.

Kosten für Neuanschaffung

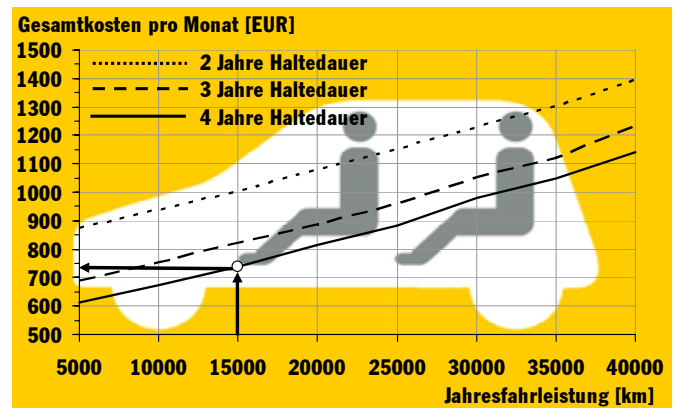
Note: 2,5

- + In der Höhe der Anschaffungskosten verdient sich der gut ausgestattete Nissan Primastar Avantour Premium mit einem Grundpreis von etwa 34.000 Euro noch eine gute Note. Der günstigere Einstandspreis kommt den monatlichen Aufwendungen für den Wertverlust zugute und gleicht zu einem gewissen Teil den mäßigen Restwertverlauf wieder aus.

Fixkosten

Note: 3,2

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Der Großteil der fixen Kosten fällt aber auf die Versicherungsbeiträge. Hier liegt der Nissan in der Haftpflicht recht hoch, dafür in der Vollkasko relativ niedrig; die Teilkasko kostet durchschnittliche Beiträge.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 736 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 dCi 120	2.5 dCi 150
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/2464
Leistung [kW(PS)]	84(114)	107(146)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	290/1600	320/1750
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	170
Verbrauch pro 100 km [l]	8,3D	9,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/19/20	21/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	332	386
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	701	733
Grundpreis [Euro]	31.178	33.082

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	2464 ccm
Leistung	107 kW (146 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/65R16S
Reifengröße (Testwagen)	215/65R16CT
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,85 m/12,7 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	9,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	43 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/7,1/10,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	215 g/km/ 223 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4782 mm/1904 mm/1940 mm
Leergewicht/Zuladung	2035 kg/900 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1520 l/2570 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	280 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	1045 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	175 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	109 Euro
Monatlicher Wertverlust	401 Euro
Monatliche Gesamtkosten	736 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/20/23
Grundpreis	34.213 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht i.V. mit ESP)	950 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle (nicht i.V. mit Automatik)	522 Euro
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Paket
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Paket
Audioanlage	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Navigationssystem (mit Farbdisplay)	Aufpreis°
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

Außen

Alarmanlage	nicht erhältlich
Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	440 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Schiebetür links (nicht für Avantour)	500 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

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 Juli 2008.