



Nissan Murano 3.5 V6 Executive 4x4 XTronic

Fünftüriger SUV der oberen Mittelklasse
(188 kW / 256 PS)

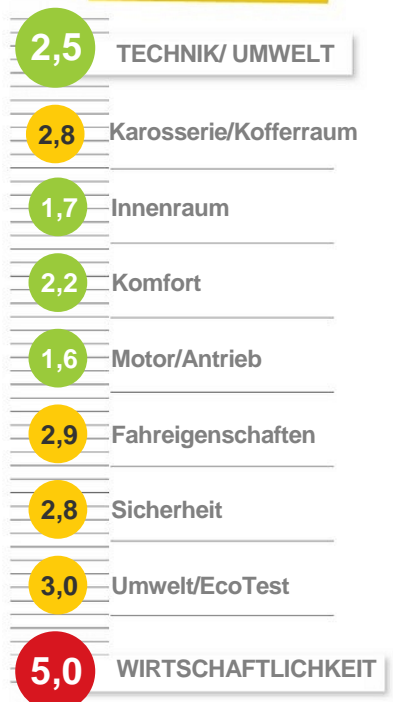
Nissan hat seinen aus Amerika stammenden Murano, ein Sports Utility Vehicle mit imposanter Erscheinung, überarbeitet. Am deutlichsten zu sehen ist das an der neuen Front. Auch der Motor wurde modifiziert und bietet nun mehr Leistung bei niedrigerem Verbrauch (1,8 l/100 km weniger im ADAC EcoTest) - trotzdem sind 11,4 l/100 km heutzutage nicht mehr zeitgemäß. Als Besonderheit fährt der Japaner mit einem stufenlosen Automatikgetriebe vor, das bei ruhiger Fahrweise für angenehm niedrige Drehzahlen sorgt. Das Fahrwerk ist sicher und komfortabel ausgelegt. Geblieben ist die umfangreiche und luxuriöse Ausstattung, die neben Leder und Navigationssystem sogar eine elektrisch wieder hochklappende Rücksitzlehne umfasst. Am Platzangebot im Innenraum gibt es nichts auszusetzen. Der Preis von gut 50.000 Euro wirkt zunächst hoch, es wird aber auch viel geboten dafür. Dennoch sollte man den hohen zu erwartenden Wertverlust im Blick behalten.

Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** BMW X5, KIA Sorento, Hyundai iX55, Lexus RX350, Mercedes ML, Volvo XC90, VW Touareg

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



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung ist im allgemeinen gut, das gilt für die Karosserie mit den sauber eingepassten Türen und Klappen, die sehr leicht schließen, sowie das Interieur mit den noblen Leder-Komfortsitzen, dem Armaturenbrett mit Alulook-Applikationen und den zahlreichen Chromumrandungen (u.a. um die Instrumente). Die Schweller sind sehr gut abgedichtet gegen Verschmutzen, zusätzlich werden sie durch Kunststoffleisten vor Kratzern geschützt. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt (Dachreling Serie).

⊖ Die Seiten haben keine Leisten, die die Karosserie vor unvorsichtig geöffneten Türen daneben parkender Autos schützen könnten. Die Stoßfänger bestehen aus einem Teil und sind in Wagenfarbe lackiert. Reparaturen werden also teuer. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen und muss separat per Knopf geöffnet werden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Notrad zur Verfügung, mit dem maximal 80 km/h gefahren werden darf. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht zu haben.

Sicht

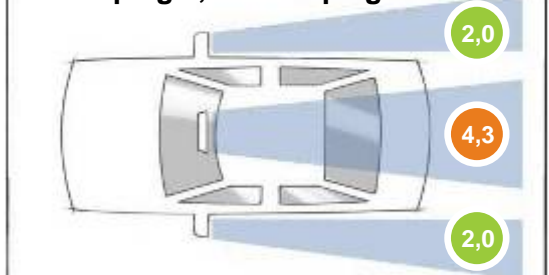
⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick. Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich weit nach unten schieben und stören dann kaum mehr den Blick nach hinten. Ein Innenspiegel, der bei störendem Scheinwerferlicht selbsttätig abblendet, ist ebenfalls Serie. Die hellen Xenon-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, nutzen aber nicht das volle Potential von Xenonlicht. Die Außenspiegel lassen sich beheizen und elektrisch anklappen.

⊖ Wegen des hohen Hecks ist die Sicht nach hinten schlecht, was besonders beim rückwärts Einparken stört. Die Heckkamera hilft nur bedingt, sie verschmutzt schnell und stellt zudem das Bild verzerrt da. Neu ist eine Kamera am Beifahreraußenspiegel, sie zeigt das rechte Vorderrad und die Umgebung - das hilft zumindest, den Bordstein an dieser Stelle nicht zu streifen. Im Innenspiegel sieht man nur wenig. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der Murano nur ein ausreichendes Ergebnis, zu stark schränken die breiten Dachsäulen die Sicht ein.

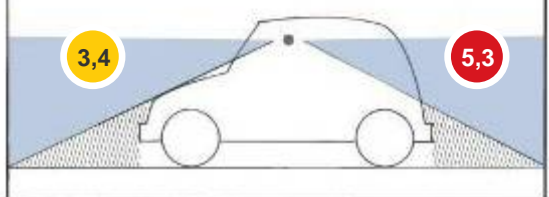
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

3,1

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich auf den vorderen Sitzen zufriedenstellend bequem; mit 75 cm liegt der Fahrersitz relativ hoch über der Straße, die Abstände zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante sind aber gering, was den Zustieg erleichtert. Hinten kommt man ebenfalls zufriedenstellend raus und rein. Die Türbremsen könnten etwas fester einrasten, um auch an Steigungen die vorderen, schwereren Türen zuverlässig offen zu halten.

⊕ Serienmäßig an Bord hat der Murano ein schlüsselloses Zugangssystem. Man kann mit den kleinen Knöpfen an den vorderen Türgriffen die Zentralverriegelung steuern, der Schlüssel kann in der Tasche bleiben. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine Weile (Coming-Home-Funktion). Für alle Außensitzenden inklusive Fahrer gibt's Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Die Schweller sind sehr hoch, die Beine müssen weit angehoben werden.

2,7

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst passable 400 l, was vor allem am hohen Kofferraumboden liegt.

⊕ Klappt man die Rücksitzbank um, erweitert sich der Stauraum auf 785 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 400 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Murano um 45 l kleiner als beim Vorgängermodell.

2,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe öffnet bis 1,83 m.

⊕ Das Öffnen und Schließen gestaltet sich sehr einfach, serienmäßig per Knopfdruck. Die Ladeöffnung fällt angenehm groß aus; sein Format macht das Gepäckabteil gut nutzbar.

⊖ Allerdings muss das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden, die Ladekante ist 78 cm hoch. Immerhin gibt es keine innere Bordwand, das erleichtert das Entladen.

1,6

Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Murano verfügt über eine asymmetrisch geteilte Rückbank. Sie lässt sich bequem per Hebel im Kofferraum oder per Schlaufe an der Sitzlehne umlegen; dabei senkt sich auch die Rücksitzfläche ab, so dass sich eine fast ebene Ladefläche ergibt, die Kopfstützen müssen nicht abgezogen werden. Vom Kofferraum aus können die Sitze per Knopfdruck wieder elektrisch aufgestellt werden. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es unter dem Kofferraumboden große Fächer.

1,7 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Insgesamt ist der Murano ohne Probleme bedienbar. Die Lenksäule lässt sich elektrisch in Höhe und Reichweite einstellen (mit Memory). Der elektrische Vordersitze (Fahrersitz höhen- und neigungseinstellbar) können den meisten Personengrößen gut angepasst werden. Wichtige Funktionen sind in den beiden Lenksäulenhebeln und in den Lenkradtasten (jetzt beleuchtet) untergebracht. Günstig positioniert ist das Radio, weniger praktisch aber das Tastenfeld für das Navigationssystem. Die beheizten Außenspiegel können elektrisch eingestellt und angeklappt werden. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab. Die Instrumente sind gut ablesbar, Kontrollleuchten für alle wichtigen Funktionen (inkl. Abblendlicht) vorhanden. Das Navigationssystem verfügt über eine gute Routenführung, könnte sich aber etwas leichter bedienen lassen. Ein Bordcomputer zeigt u.a. Verbrauch und Reichweite an. Das Autobahnblinker (1x tippen, 3x blinken) vereinfacht die Spurwechsel. Im Innenraum finden sich zahlreiche praktische Ablagen.

⊖ Die Klimabedienelemente sind zu tief positioniert. Zudem verdecken die Drehknöpfe teilweise die Beschriftung am unteren Rand und die dazugehörigen Kontrollämpchen - ein Rätsel, diese Anordnung. Der Lenkstockhebel muss ohne Beleuchtung auskommen.



Gute Funktionalität, ansprechendes Design und eine hochwertige Verarbeitung kennzeichnen den Fahrerplatz des Murano.

1,4 Raumangebot vorne*

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

1,9 Raumangebot hinten*

⊕ Auf den Rücksitzen können sogar über 2 m große Personen noch bequem sitzen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt), dabei steht ihnen eine große Ellenbogenfreiheit zu Verfügung.



Wie schon beim Vorgänger finden hinten Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz.

2,2 KOMFORT

2,2 Federung

Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie durchschnittlich stark. Auf Unebenheiten, insbesondere bei Querrillen und Kanaldeckeln, sind die hohen ungefederten Massen der Reifen und Radaufhängungen deutlich spürbar.

⊕ Die tendenziell straffe Dämpferabstimmung ist insgesamt ausgewogen. Lange wie kurze Fahrbahnebenheiten werden gut geschluckt, dabei sind Aufbaubewegungen zufriedenstellend gedämpft.

2,7 Sitze

- + Die weich gefederten Sitze bieten vorne wie hinten guten Komfort, Lehnenhöhen und Sitzflächen (Breite) sind großzügig bemessen. Für alle Außenplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.
- Haltlos rutscht man auf den Sitzen vorne und hinten hin und her, Gründe sind das glatte Leder und die fehlende Konturierung - die Seiten fallen gegenüber den Sitzflächen sogar noch ab. Bei Hitze wirkt der Lederbezug schweißtreibend, abgemildert aber durch die Perforierung der Mittelbahnen. Der Beifahrersitz kann nicht in der Höhe eingestellt werden - für ein Auto dieser Preisklasse ein Armutzeugnis.

1,8 Innengeräusch

- + Nach den Messwerten ist der Geräuschpegel im Innenraum nicht besonders niedrig. Dennoch werden weder die Fahr- noch die Windgeräusche auffällig laut. Auch der Motor hält sich angenehm zurück, außer unter Last, dann vernimmt man deutlich sein kerniges Arbeitsgeräusch. Insgesamt ist der Murano akustisch gesehen ein angenehmes Reiseauto.

1,7 Klimatisierung

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

- + Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik (mit Pollenfilter) gibt es serienmäßig. Damit bringt der Murano seinen Innenraum rasch auf die gewünschte Temperatur, die Heizung spricht besonders vorne schnell an und kann mit ihrer sehr guten Wirkung überzeugen. Die manuelle Luftmengenverteilung könnte etwas variabler möglich sein.

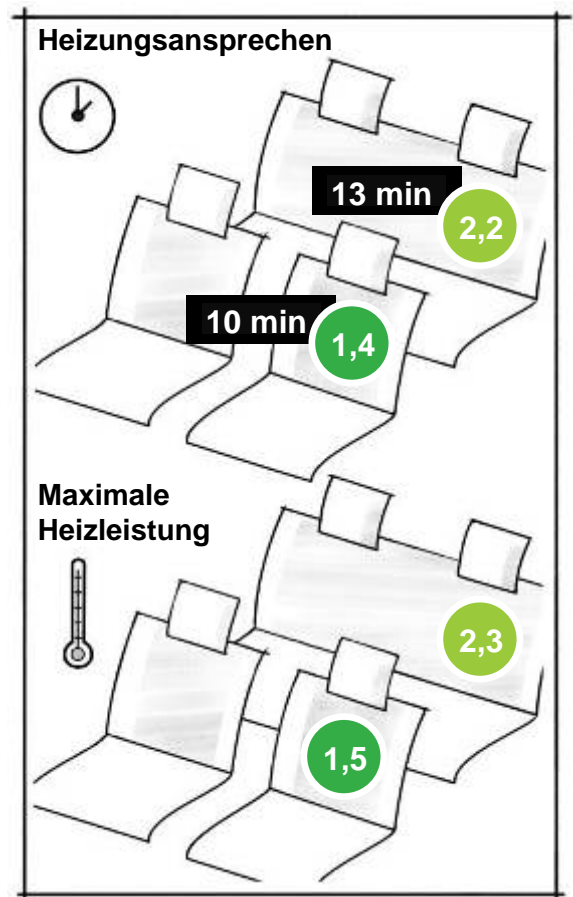
1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen*

- + Der 3,5 l V6-Motor verhilft dem großen und schweren Auto zu sehr guten Fahrleistungen, Überholvorgänge sind rasch erledigt - von 60 auf 100 km/h in weniger als 6 Sekunden. Auch die Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h ist beachtlich.

1,7 Laufkultur

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



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,8

Schaltung

⊕ Im Murano arbeitet serienmäßig ein stufenloses Automatikgetriebe. Die Übersetzung wird je nach Leistungsforderung gewählt. Auf Gasbefehle reagiert die Automatik zunächst mit kurzer Verzögerung, läßt den Motor aber selten in hohen Drehzahlbereichen heulen. Der Fahrer kann auch manuell eingreifen und zwischen sechs vorgegebenen Übersetzungsstufen schalten. Direkt nach dem Einlegen der Fahrstufe sollte man dem Getriebe eine Gedenksekunde lassen, damit es beim Anfahren nicht ruckt.

1,8

Getriebeabstufung

⊕ Also stufenloses Getriebe bietet der Automat im Murano für jede Geschwindigkeit und Leistungsforderung die passende Übersetzung. Gerade beim Dahingleiten auf der Landstraße oder Autobahn kann die Motordrehzahl für günstigeren Verbrauch und niedrigen Geräuschpegel abgesenkt werden. So dreht der Motor sogar bei 180 km/h mit nur 3000 U/min. Bei Vollgas verharret der Motor bei konstant hoher Drehzahl (Leistungsmaximum), während das Auto an Geschwindigkeit zulegt - das ist etwas gewöhnungsbedürftig.

⊖ Hektische Fahrweise liegt der Getriebeelektronik nicht so, da sie von ihren Entwicklern einen Spritspar-Auftrag bekam und deswegen wann immer möglich die Motordrehzahl absenkt. Gibt der Fahrer mehr Gas, steigt die Drehzahl deutlich, geht er z.B. vor einer Kurve vom Gas, fällt sie wieder deutlich - nach der Kurve wieder das gleiche Spiel. So nerven auf kurvigen Landstraßen ständige Drehzahlschwankungen.

2,9

FAHREIGENSCHAFTEN

2,3

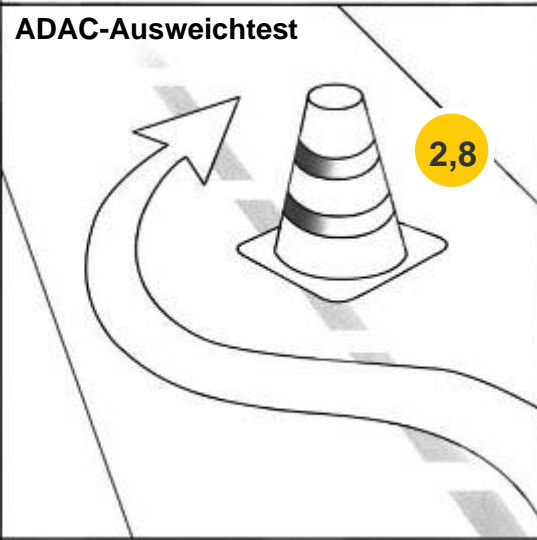
Fahrstabilität

⊕ Der Wagen fährt bei jedem Tempo richtungsstabil. Muss man in kritischen Situationen plötzlich ausweichen, hilft das elektronische Stabilitätsprogramm dem Fahrer, Schleudern zu vermeiden. Das serienmäßige Allradsystem sorgt auch auf losem oder glattem Untergrund für gutes Vorwärtstkommen: im Normalfall werden nur die Vorderräder angetrieben. Haben diese nicht ausreichend Haftung, schaltet das System die Hinterräder dazu. Beim ADAC Ausweichtest macht der Murano keine schlechte Figur für einen großen Geländewagen. Er untersteuert deutlich, wobei das Verharren der Lenkung um die Mittellage sehr unangenehm auffällt. Schleudern oder gar eine Kipptendenz werden vom ESP sehr effektiv unterbunden - insgesamt also eine sichere Abstimmung.

2,2

Kurvenverhalten

⊕ Schnell durchfahrene Kurven nimmt der Murano mit Untersteuern, ein unproblematisches Fahrverhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht vor Herausforderungen stellt. In kritischer Situation greift wiederum das ESP hilfreich ein, um das Fahrzeug zu stabilisieren. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in sehr zügig genommenen Kurven drängt das Heck nach außen (Übersteuertendenz), wird aber vom ESP eingefangen.



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.

3,0 Lenkung*

Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung zufriedenstellend an. Sie vermittelt dem Fahrer nur einen durchschnittlichen Kontakt zur Fahrbahn - die großen Reifen mit relativ hoher Flanke tragen ebenso dazu bei. Die Lenkübersetzung geht in Ordnung, führt aber auch dazu, dass in Verbindung mit dem Wendekreis von knapp 12,7 m beim Rangieren viel gekurbelt werden muss.

⊕ Dabei ist der Kraftaufwand am Lenkrad sehr gering und somit die Kurbelei eher eine Fleißaufgabe als ein Kraftakt.

4,0 Bremse

⊖ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Murano im Schnitt schlechte 42 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich dabei einigermaßen standfest und wird bei sehr hoher Beanspruchung nicht noch schlechter. Die Bremse spricht etwas träge an, lässt sich aber recht gut dosieren.

2,8 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Nissan Murano verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Ebenso warnen Rückleuchten und Rückstrahler in geöffneten Türen. Die LED-Rückleuchten sprechen bei plötzlichem Bremsen besonders schnell an.

⊖ Der Kraftstoffeinfüll-Stutzen befindet sich auf der linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Vorne bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz, durch ihre aktive Auslegung ist der Abstand zu den Köpfen bei einem Unfall besonders gering und damit das Risiko eines Schleudertraumas niedrig. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.

⊕ Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Der Murano verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Window-Airbags. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis 1,70 m Größe - das ist deutlich zu wenig.

3,6 Kindersicherheit

⊕ Auf den Außenplätzen der Rückbank stehen Isofixhalterungen und Ankerhaken (letzterer auch auf dem Mittelsitz) zur Verfügung, damit können Kindersitze sicher installiert werden. Die langen Gurte eignen sich auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf.

⊖ Der Beifahrerairbag ist nicht abschaltbar, so darf kein rückwärtsgerichteter Kindersitz auf dem Beifahrersitz montiert werden. Hinten erschweren die losen Gurtschlösser das Angurten von Kindersitzen.

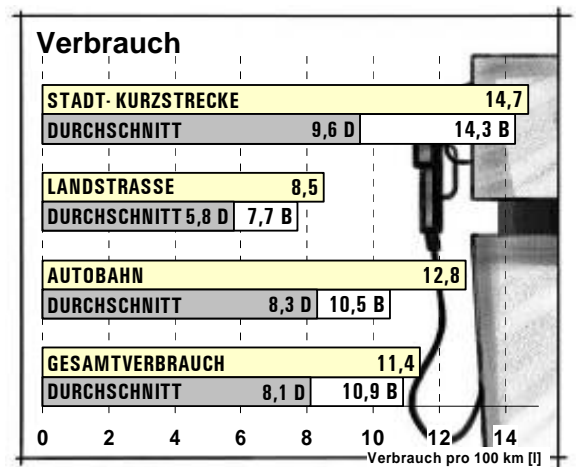
3,5 Fußgängerschutz

Ein Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt für den Murano nicht vor. Es ist von einem mäßigen Fußgängerschutz auszugehen, wenn man die anderen Allrad-Fahrzeuge von Nissan betrachtet. Beim Murano ist der Abstand zwischen Motorhaube und harten Motorteilen groß genug. Der Stoßfänger ist teilweise nachgiebig gestaltet.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2*

⊖ Der Murano erzielt im ADAC-Test einen Durchschnittsverbrauch von 11,4 l Super pro 100 km. Das führt zu einem CO₂-Ausstoß von 271 g pro km reicht im EcoTest nur für magere 13 Punkte. Der Stadtverbrauch von 14,7 l alle 100 km ist ein finsternes Kapitel, obwohl sich die Automatik stets um Schadensbegrenzung bemüht und möglichst niedrige Motordrehzahlen wählt. Außerorts werden 8,5 l und auf der Autobahn 12,8 l Super durch die Einspritzdüsen gepresst. Und wehe dem, der einen sportlichen Fahrstil pflegt - dann sind 20 l/100 km im Schnitt kein Problem.



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

1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, allerdings steigt der CO-Ausstoß im Autobahn-Zyklus deutlich an. Trotzdem reicht es für 46 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe im EcoTest. Zusammen mit den wenigen Punkten aus der CO₂-Wertung summieren sich die Punkte im ADAC EcoTest auf 59 und reichen damit nur für 3 von 5 möglichen Sternen.

5,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Murano sehr hoch liegt, fallen die Ausgaben entsprechend üppig aus und sorgen für eine sehr schlechte Wertung.

4,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate muss der Murano zu einem Service in die Werkstatt. Der 3,5 Liter Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- ⊕ Nissan nach eigener Angabe eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.
- ⊖ Der jährliche Service beschert auch Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte und somit höhere Kosten.

5,5 Wertstabilität*

⊖ Spritschlucker wie der Murano sind nicht mehr zeitgemäß, deshalb wird der Wiederverkauf entsprechend schwer und nur über deutliche Preisabschläge möglich sein. Zudem ist zu erwarten, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums von Nissan ein Nachfolger präsentiert wird, was zusätzlich den Wert schmälert. So kann von einer sehr ungünstigen Wertentwicklung ausgegangen werden.

4,3 Kosten für Anschaffung*

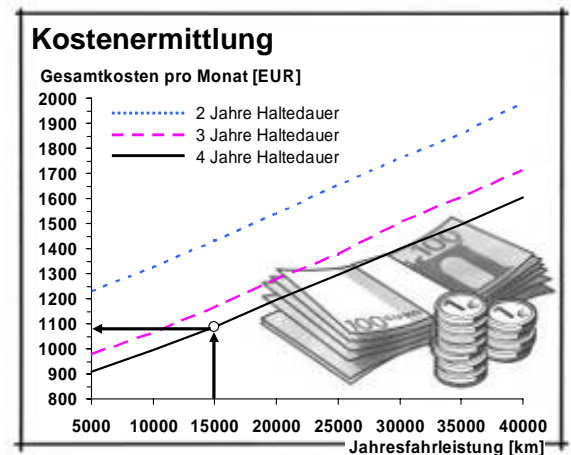
⊖ Mit knapp über 50.000 Euro ist der Murano alles andere als ein Schnäppchen, seine Ausstattung ist aber komplett und relativiert daher den hohen Preis etwas. Stattet man die Konkurrenz vergleichbar üppig aus, wird der Murano zu einem interessanteren Angebot.

4,6 Fixkosten*

⊖ Die Einstufungen bei Haftpflicht, Teilkasko und Vollkasko sind ungünstig bis sehr ungünstig und führen zu hohen Kosten. Auch die Steuer liegt aufgrund der neuen CO₂-Komponente deutlich höher.

5,2 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Hohe Kosten für den Kraftstoff, für die Versicherung, für die Steuer, hoher Wertverlust und nicht gerade günstige Werkstattkosten - das alles summiert sich zu stattlichen monatlichen Ausgaben, die im Vergleich mit Konkurrenten im sehr schlechten Bereich liegen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1086 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3498 ccm
Leistung	188 kW (256 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	334 Nm
bei	4400 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R18
Reifengröße (Testwagen)	235/65R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,65 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	11,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,7 / 8,5 / 12,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	261g/km/ 271g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4834/1885/1730 mm
Leergewicht/Zuladung	1900 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/785 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	82 l
Reichweite	715 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	192 Euro
Monatliche Werkstattkosten	88 Euro
Monatliche Fixkosten	131 Euro
Monatlicher Wertverlust	675 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.086 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/26/24
Grundpreis	50.450 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar (elektrisch)	Serie
Navigationssystem (DVD)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt, elektrisch)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	820 Euro ^o
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,9
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	2,3
Sicht	3,3	Kurvenverhalten	2,2
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	3,0
Kofferraum-Volumen*	2,7	Bremse	4,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Sicherheit	2,8
Kofferraum-Variabilität	1,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Innenraum	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	3,6
Raumangebot vorne*	1,4	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	1,9	Umwelt/EcoTest	3,0
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,6
Komfort	2,2	Schadstoffe	1,4
Federung	2,2		
Sitze	2,7	WIRTSCHAFTLICHKEIT	5,0
Innengeräusch	1,8	Betriebskosten*	5,5
Klimatisierung	1,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,2
Motor/Antrieb	1,6	Wertstabilität*	5,5
Fahrleistungen*	1,3	Kosten für Anschaffung*	4,3
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	4,6
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	5,2
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen