



Nissan Pathfinder 3.0 dCi LE Automatik (DPF)

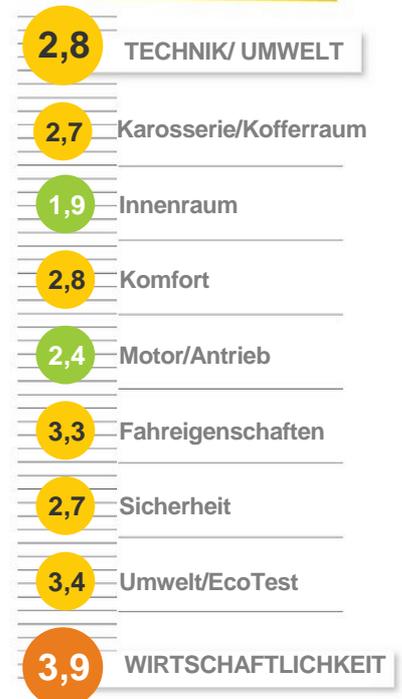
Fünftüriger Geländewagen der oberen Mittelklasse (170 kW / 231 PS)

Die bullige Karosserieform sticht ins Auge und lässt den kantigen Pathfinder imposant erscheinen. Die große Bodenfreiheit und die kurzen Überhänge machen den Allradler geländetauglich. Für den nötigen Vortrieb des schweren Geländewagens sorgt ein 3,0-l-V6-Selbstzünder. Die Motorleistung wird über ein Sieben-Stufen-Automatikgetriebe an die Antriebsräder übertragen. Das Fahrwerk ist weich und komfortabel abgestimmt. Der Innenraum fällt großzügig aus und bietet bis zu sieben Personen Platz. Der Pathfinder weist eine gute Verarbeitung auf und die Materialien wirken vorwiegend hochwertig. Für den relativ hohen Anschaffungspreis von 54.070 Euro bekommt man die gut ausgestattete Variante LE. Negativ sind der hohe Verbrauch und die enormen Unterhaltskosten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Toyota Land Cruiser, Mitsubishi Pajero, Kia Sorento, Land Rover Discovery.

- + umfangreiche Serienausstattung, großer und praktischer Innenraum, sieben Sitzplätze, Xenon-Scheinwerfer
- schlechte Bremse, enorme Betriebs- und Fixkosten, hohes Gewicht



ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie sind gut und gefällig. Die Türen werden durch Seitenleisten und zusätzlich durch breite Trittbretter vor kleinen Beschädigungen geschützt. Beim Öffnen der Türen findet man weitgehend unverschmutzte Einstiegsbereiche vor, da die Türschweller nach außen hin gut abgedichtet sind. Im großzügigen Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Das Interieur ist teilweise mit Zierblenden in Holzoptik und mit lederüberzogenen Verkleidungen versehen. Es dominieren aber sachlich wirkende Materialien. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung des Fahrzeugs integriert. Die mögliche Zuladung von 580 kg fällt großzügig aus. Davon können 100 kg auf dem Dach mittels serienmäßiger Dachreling transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es ein vollwertiges Ersatzrad, das mit einem Gitter am Unterboden befestigt ist.

⊖ Sowohl am Motorraum als auch am Unterboden fehlen Abdeckungen. Dies hat einerseits eintretenden Schmutz und andererseits einen Mehrverbrauch aufgrund von Luftverwirbelungen zur Folge. Für die vollständig lackierten Stoßfänger gibt es keine Kunststoffeinlagen, so dass schon kleine Parkrempler eine recht kostenintensive Reparatur nach sich ziehen. Beim Ein- und Aussteigen kann man sich die Kleidung an den Trittbrettern verschmutzen.

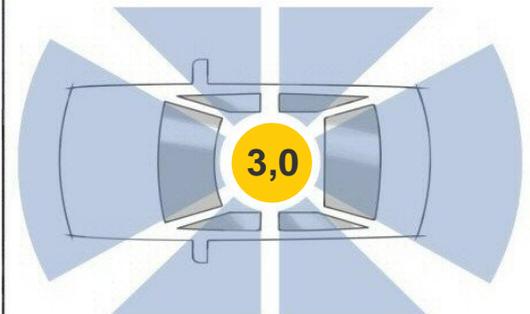
⊕ Durch die erhöhte Sitzposition lässt sich das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die großen Rückspiegel sind beim Blick nach hinten sehr hilfreich und elektrisch einstell- sowie beheizbar. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Bei Dunkelheit sorgen die serienmäßigen Xenon-Scheinwerfer für eine gute Sicht nach vorn. Der Einparkvorgang wird durch eine Rückfahrkamera erleichtert. Bei der ADAC Rundumsicht erreicht der Pathfinder eine befriedigende Bewertung, da die breiten D-Säulen die Sicht nach hinten behindern. Die Fahrzeugecken sind schlecht einzusehen, können aber relativ gut eingeschätzt werden.

⊖ Durch die hohe Karosserie lassen sich Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug schlecht einsehen. Ein Kurven- oder Abbiegelicht ist nicht verfügbar.

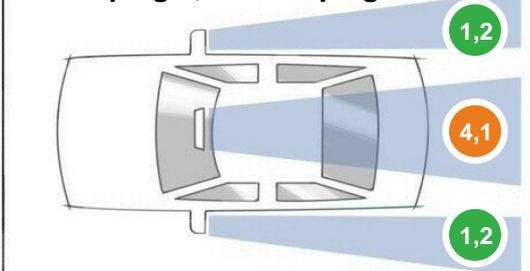


Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

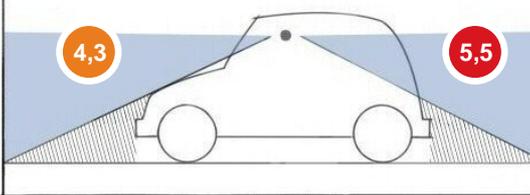
Rundumsicht



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.

Ein-/Ausstieg

In engen Parklücken ist Vorsicht geboten. Da die Türaufhalter vorn nur zwei Stellungen haben, erfordert ein Einrasten in der ersten Stufe eine relativ weit geöffnete Tür.

- ⊕ Wird der Pathfinder entriegelt, geht die Außenbeleuchtung in den Rückspiegeln an. Die Ver- und Entriegelung kann mit der Funkfernbedienung oder dank Keyless-System über einen Druckknopf in den vorderen Türgriffen erfolgen. An der Heckklappe ist zusätzlich ein Druckknopf angebracht, der ebenfalls das gesamte Fahrzeug entriegelt.
- ⊖ Trotz großer Türöffnungen ist der Zustieg durch die hohe Schweller- und Sitzposition erschwert. Hinten ragt zusätzlich der Kotflügel in den Einstiegsbereich hinein und verkleinert die Türöffnung etwas. Hilfreich sind die Trittbretter und Haltegriffe auf allen äußeren Sitzplätzen.

Kofferraum-Volumen*

- ⊕ Hervorragend ist das Kofferraumvolumen von 510 Litern. Durch Umklappen der Rückbank wird es auf 900 Liter erweitert (gemessen bis Fensterunterkante). Durch die zweckmäßige Form kann der Kofferraum bis unters Dach beladen werden.
- ⊖ Nutzt man die dritte Sitzreihe, so stehen nur noch 180 Liter Ladevolumen zur Verfügung.



Hervorragende 510 l Kofferraumvolumen bietet der Pathfinder. Damit stellt er einige Konkurrenten klar in den Schatten.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumabdeckung lässt sich wegen dem eigenwilligen Klapp- und Befestigungsmechanismus etwas umständlich bedienen. Am Dachhimmel ist mittig eine große Lampe angebracht, aber die Ausleuchtung wird durch die Kofferraumabdeckung beeinträchtigt. Wegen der enormen Kofferraumtiefe muss man sich sehr strecken, um ganz nach vorn bis zur Rückbank zu gelangen.

- ⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich relativ leicht öffnen und schließen. Im geöffneten Zustand ist die Unterkante der Klappe 1,85 m über dem Boden. Es steht eine große und praktische Ladeöffnung zur Verfügung, aber die Ladekante liegt mit knapp 80 cm ziemlich hoch. Kleinere Gepäckstücke lassen sich durch die separat zu öffnende Heckscheibe einladen. Der Ladeboden ist bei umgeklappter Rücksitzbank glattflächig und durch die zweckmäßige Form lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen.

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzbank ist dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 klappbar. Dies geht nur von vorn, dafür aber sehr einfach und ohne großen Kraftaufwand.
- ⊖ Es gibt wenige Ablagefächer und kaum Befestigungsmöglichkeiten für kleine Utensilien.

1,9

INNENRAUM

2,3

Bedienung

+ Das Lederlenkrad liegt gut in der Hand, lässt sich über einen großen Bereich in der Höhe einstellen und verfügt über Bedienelemente für Radio und Tempomat in den Speichen. Brems- und Gaspedal sind einwandfrei angeordnet, die Wählhebelposition ist bedienerfreundlich gewählt. Der Motorstart erfolgt zwar schlüssellos aber umständlich über einen unbeleuchteten Drehschalter. Dieser ist ungünstig hinter dem Lenkrad positioniert und lässt sich nur bei gedrücktem Bremspedal betätigen. Zum Anlassen muss der Drehschalter erst hineingedrückt und anschließend gedreht werden. Die vorderen Scheibenwischer werden auf Wunsch automatisch vom Regensensor gesteuert. Der Heckwischer besitzt eine Wischwaschautomatik, Intervall- und Permanentsschaltung. Sowohl das Abblendlicht wie auch Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte werden am Lenkstockhebel bedient. Alternativ kann das Licht auch automatisch vom Lichtsensor ein- und ausgeschaltet werden. Die Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und einige Kontrollleuchten informieren über wichtige Betriebszustände. Der Blinker verfügt über eine Antippfunktion (1x Tippen, 3x Blinken) und die Außenspiegel sind elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar. Bei störendem Licht blendet der Innenspiegel automatisch ab. Die Klimaanlage-Steuerung ist gut positioniert und kann intuitiv bedient werden. Für die Fondpassagiere gibt es ein zweites Klimabedienteil, allerdings ist dieses neben dem Handbremshebel angebracht und liegt somit sehr tief. Die Heckscheibenheizung schaltet zeitabhängig automatisch ab. Über das optimal angebrachte Navigations- und Infodisplay kann auch das Radio durch Berührung bedient werden. Der Bordcomputer informiert im gleichen Display über Durchschnittsverbrauch und andere Reisedaten. Weitere Radioschalter sind ungünstig an den Rändern der Mittelkonsole angebracht. Die Bedienelemente für die Fahrprogramme können nur zufriedenstellend bedient werden, da sie sehr tief in der Mittelkonsole liegen. Des Weiteren sind auf allen Plätzen elektrische Fensterheber vorhanden. Für den Fahrer gibt es eine Auf-/Ab-Automatik. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich elektrisch einstellen und der Fahrer kann über einen mechanischen Hebel die Lordosenstütze manuell einstellen. Insgesamt ist das Interieur ergonomisch geformt und alle Schalter sind weitgehend sinnvoll positioniert. Vorn wie hinten gibt es praktische Ablagen in den Türen. Für die Fondpassagiere sind zusätzlich Lehnentaschen vorhanden.

- Eine zeitabhängige Abschaltung des Umluftbetriebs ist nicht vorhanden. Sämtliche Bedienelemente sind englisch beschriftet, dies erschwert den ohnehin zeitintensiven Gewöhnungsprozess unnötig.



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

1,5

Raumangebot vorne*

+ Vorn sind die Innenmaße des Pathfinder großzügig bemessen, es finden dort Personen bis 1,95 m ausreichend Platz. Das Raumgefühl ist sehr angenehm.

1,4 Raumangebot hinten*

⊕ Der Fond bietet genügend Bein- und Kopffreiheit für knapp 2,00 m große Insassen. Die Neigung der Rückenlehne lässt sich in der ersten Sitzreihe einstellen. Auch im Fond ist die Innenbreite großzügig und dadurch das Raumgefühl entsprechend angenehm. Im Kofferraum können zwei zusätzliche Sitze ausgeklappt werden.

⊖ Das Platzangebot ist in der dritten Sitzreihe sehr eingeschränkt und für Personen mit einer Körpergröße ab 1,70 m ungeeignet. Die Innenraumbreite fällt dort ebenfalls sehr gering aus.



In der zweiten Sitzreihe finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor. In der dritten Sitzreihe nur noch bis zu einer Körpergröße von 1,70 m.

3,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Sitze der dritten Reihe können eben mit dem Kofferraumboden versenkt werden.

2,8 KOMFORT

2,7 Federung

Die Federung ist weich abgestimmt. Lange Bodenwellen werden gut abgefedert, aber die Karosserie des Pathfinder schwingt ständig leicht nach. Einzelhindernisse werden deutlicher an die Insassen weitergegeben als andere Fahrbahnunebenheiten. Eine Stuckerneigung ist nicht gegeben. Durch die große Masse und die weiche Federung sind Wankbewegungen der Karosserie zwar ausgeprägt, aber nicht kritisch. Nickbewegungen gibt es beim Beschleunigen und Bremsen. Beladen ändert sich das Fahrverhalten kaum.

2,9 Sitze

In der ersten Sitzreihe sind die Lehnen- und Flächenkonturen zufriedenstellend. Allerdings könnte der Seitenhalt etwas fester sein. Vorn ist die Lehnenhöhe befriedigend.

⊕ In der Ausstattungsserie LE sind alle Sitzplätze serienmäßig mit Leder bezogen und komfortabel gepolstert. Vorn lassen sich die Sitze elektrisch einstellen (beim Fahrersitz längs sowie in Höhe und Neigung). Die Lordoseneinstellung erfolgt manuell. Die Sitzposition des Fahrers ist gut, er kann seine Füße fest abstützen.

⊖ In der zweiten und dritten Sitzreihe sind die Sitzkonturen schlecht bis sehr schlecht ausgeformt. Die Rückenlehnen reichen im Fond nicht weit genug nach oben und die Flächen der dritten Reihe sind nur ausreichend gefedert. Die hintersten Rücksitze liegen zu nah am Boden, so dass die Insassen mit stark angewinkelten Beinen sitzen müssen.

2,2 Innengeräusch

⊕ Bei einer Autobahngeschwindigkeit von 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei angenehmen 67,5 dB (A). Motor- und Windgeräusche werden durchschnittlich von den Insassen wahrgenommen. Abrollgeräusche sind kaum vorhanden.

2,9 Klimatisierung

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

Vorn sind Heizungsansprechen und Heizleistung beim Pathfinder nur ausreichend.

⊕ Für die erste Sitzreihe ist eine Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord. Für den Fond gibt es ein zweites Klimagerät, so dass sowohl die Temperatur als auch die Gebläsestufe für die hinteren Passagiere separat eingestellt werden können.

⊖ In der zweiten Sitzreihe sind Heizungsansprechen und Heizleistung gerade noch ausreichend.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des V6-3,0-l-Dieselaggregats mit 231 PS sind für die große Leermasse von 2.400 kg gut. Der Überholvorgang (60 km/h auf 100 km/h) lässt sich nach einer relativ kurzen Zeit von knapp 6 Sekunden beenden.

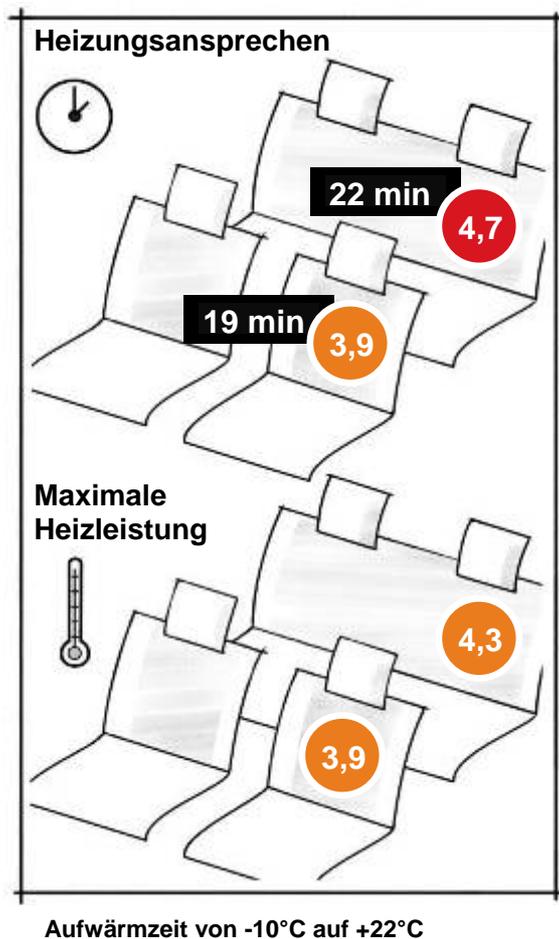
2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Diesels geht aufgrund der sechs Zylinder in Ordnung. Das Vibrationsverhalten ist zurückhaltend und Brummfrequenzen fallen nicht weiter auf.

2,8 Schaltung

⊕ Die Bedienung des Sieben-Stufen-Automatikgetriebes per Wählhebel ist intuitiv. Die Schaltvorgänge sind spürbar, aber nicht störend.

⊖ Das Getriebe reagiert aufgrund der Wandlertätigkeit meist etwas träge auf eine Leistungsanforderung.



2,3

Getriebeabstufung

⊕ Das Automatikgetriebe ist passend zur Motorcharakteristik abgestuft. Bei Überlandfahrten mit 100 km/h ist das Drehzahlniveau angenehm niedrig.

3,3

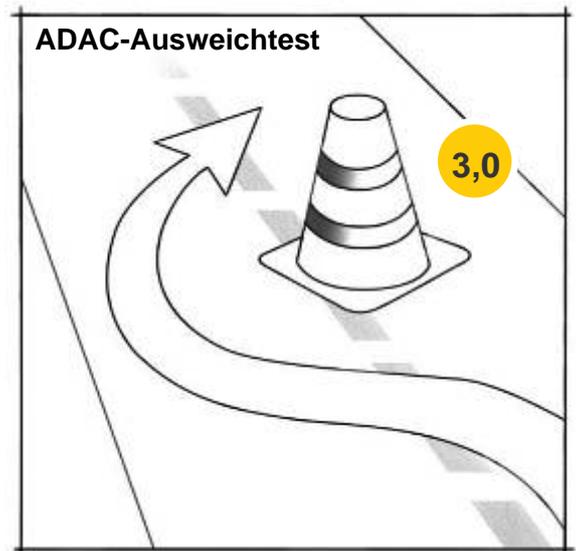
FAHREIGENSCHAFTEN

2,7

Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Pathfinder befriedigend ab. Das Fahrzeug reagiert stark untersteuernd auf Lenkimpulse, so dass es sich schwierig gestaltet, in die Ausweichgasse einzufahren. Beim anschließenden Gegenlenken zeigt sich die gleiche Situation. Durch das Schieben über die Vorderräder baut der Pathfinder zwar Geschwindigkeit ab, das ESP muss aber trotzdem eingreifen. Eine Kippgefahr besteht nicht. Die Richtungsstabilität ist zufriedenstellend. Aufgrund der weichen Federung taucht das Fahrzeug bei Lenkimpulsen deutlich ein. Auf Längsrillen reagiert das weiche Fahrwerk kaum.

⊕ Der Pathfinder besitzt vier Fahrprogramme: 2WD, AUTO, 4WD (HI) und 4WD (LO). Üblicherweise wird das Fahrzeug nur über die Hinterachse angetrieben. Allerdings kann die Antriebskraft im AUTO-Modus je nach Fahrbahnbeschaffenheit bis zu 50 Prozent an die Vorderräder abgegeben werden. Bei den 4WD-Programmen wird die Antriebskraft zu gleichen Teilen an beide Achsen verteilt und somit das Vorwärtskommen im Gelände optimiert.



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

Kurvenverhalten

Der Pathfinder untersteuert in schnell durchfahrenen Kurven deutlich. Tendentiell ist dieses Kurvenverhalten gewünscht, aber der Nissan neigt mehr zum Geradeausrutschen als zum Einlenken. Findet ein Lastwechsel in der Kurve statt, verhält sich der Wagen ohne Tücke. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten kaum.

3,2

Lenkung*

Die Lenkung vermittelt dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn und spricht bei schnellen Ausweichmanövern nur zufriedenstellend an. Die Zielgenauigkeit der Lenkung ist mäßig und die Übersetzung wurde indirekt gewählt. Der große Wendekreis beträgt Durchschnittlich 12,6 m.

⊕ Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering.

4,2 Bremse

- ⊖ Der Pathfinder benötigt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 43 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bereifung: Continental Cross Contact LX 225/60 R18 112 V) - dies ist zu lang. Auf Pedalbefehle spricht die Bremse gut an. Sie lässt sich gut dosieren.

2,7 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Pathfinder ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP+ inklusive Sperrdifferential durch Bremsengriff) und einem Bremsassistenten ausgestattet.
- ⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

- + Den EuroNCAP-Crashtest bewältigt der Pathfinder mit 32 von 36 Punkten gut. Das Ergebnis lässt sich auf die serienmäßigen Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags für Front- und Fondpassagiere zurückführen. Die aktiven Kopfstützen bieten in der ersten Sitzreihe Personen bis 1,80 m ausreichenden Schutz. Hervorzuheben ist der geringe horizontale Abstand zwischen dem Kopf und der Stütze. Die Bügeltürgriffe sind sehr stabil, so dass im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte realisiert werden können.
- ⊖ Hinten sind die Kopfstützen sehr niedrig und bieten nur knapp 1,60 m großen Personen guten Schutz.

2,9 Kindersicherheit

Nur befriedigend fällt die Kindersicherheit mit 32 von 49 Punkten im EuroNCAP-Crashtest aus. Der Pathfinder besitzt serienmäßig Isofix-Halterungen mit Ankerhaken auf den äußeren Plätzen der Rücksitzbank. Die Fläche der Sitzbank ist stabil und bietet eine sichere Unterlage für zwei Kindersitze. Das Angurten fällt dort relativ leicht, da die Gurtschlösser fest und verwechslungssicher sind. Die Abstände der Gurtanlenkpunkte erweisen sich auf den äußeren Plätzen der zweiten Sitzreihe als kurz genug, in der Mitte ist der Platz allerdings zu gering, um breite Kindersitze verwenden zu können. In der dritten Sitzreihe sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

- ⊖ Beim Testwagen ließ sich der Beifahrerairbag nicht deaktivieren, somit ist eine Befestigung von rückwärtsgerichteten Babyschalen auf dem Beifahrersitz nicht möglich. Abgesehen vom Fahrerplatz besitzen die elektrischen Fensterheber keinen Einklemmschutz.

3,1 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist beim Pathfinder aufgrund der hohen Front und der harten Aufschlagpunkte im seitlichen Bereich nur befriedigend. Beim EuroNCAP Test reicht es für 18 von max. 36 Punkten.

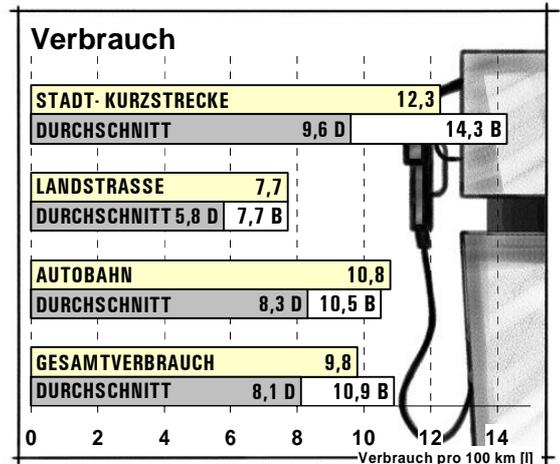
3,4 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂*

– Der Durchschnittsverbrauch ist mit 9,8 l Diesel auf 100 km selbst für einen Geländewagen relativ hoch. Gebildet wird dieser Wert aus 12,3 l/100 km innerorts, 7,7 l/100 km außerorts und 10,8 l auf 100 km im Autobahnzyklus. Beim ADAC-Ecotest erreicht der Pathfinder lediglich 16 Punkte. Der hohe CO₂-Ausstoß von durchschnittlich 259 g/km trägt wesentlich dazu bei.

2,4 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß ist für den V6-Diesel akzeptabel. Daher werden hier 36 von 49 Punkten vergeben. Zusammen mit der CO₂-Bewertung erreicht der Pathfinder 52 Punkte und somit drei Sterne im Ecotest.



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

3,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,1 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Da der Kraftstoffverbrauch relativ hoch ist, liegen die Betriebskosten ebenfalls auf einem hohen Niveau. Dies führt nur zu einer ausreichenden Bewertung.

1,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

+ Eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km ist bei Nissan obligatorisch.

3,6 Wertstabilität*

Dem Nissan Pathfinder wird eine zufriedenstellende bis ausreichende Wertstabilität prognostiziert. Dies liegt daran, dass es sich beim Testwagen um das Facelift von 2010 handelt und ein neues Model innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu erwarten ist.

4,0 Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis liegt mit 54.070 Euro ziemlich hoch. Allerdings bekommt man dafür die fast vollständig ausgestattete Variante LE. Lediglich Navigation, Bose Soundsystem und die Metalliclackierung sind dann noch als Sonderausstattungen möglich.

5,5

Fixkosten*

– Die Fixkosten sind extrem hoch. Dies ist auf die teuren Versicherungsklassen und auf die hohe Kfz-Steuer von jährlich 545 Euro zurückzuführen.

3,9

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten sind aufgrund des hohen Kraftstoffverbrauchs, der teuren Versicherungseinstufung und des absoluten Wertverlustes sehr üppig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.5 dCi	3.0 dCi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2488	6/2991
Leistung [kW(PS)]	140(190)	170(231)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	450/2000	550/1750
0-100 km/h[s]	11,0	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	200
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,0 D	9,8 D
CO ₂ [g/km]	228	250
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/22/23	23/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	453	545
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	864	1138
Preis [Euro]	39.030	53.370

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2991 ccm
Leistung	170 kW (231 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	550 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/60R18H
Reifengröße (Testwagen)	255/60R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,35/12,95 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,3/ 7,7/ 10,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	250g/km / 259g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4813/1848/1785 mm
Leergewicht/Zuladung	2400 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510 l/900 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	815 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. Sperrdiff.)	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	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
Klimaautomatik (Fond separat)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Executiv Paket)	2.980 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	402 Euro
Lackierung Metallic	775 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	193 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	143 Euro
Monatlicher Wertverlust	742 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.138 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/24/23
Grundpreis	53.370 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.



Nissan Pathfinder 3.0 dCi LE Automatik (DPF)

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest