



## Nissan Evalia 1.5 dci 110 DPF Premium

Fünftüriger Bus der Mittelklasse  
(81 kW / 110 PS)

Wenn man als größere Familie ein kostengünstiges Auto sucht, ist die Auswahl knapp. Bei Nissan wird man aber fündig: der Evalia steht als Van mit bis zu sieben Sitzplätzen zur Verfügung. Es gibt nur einen 1,5-l-Dieselmotor mit 90 oder 110 PS. Im Test trat die stärkere Variante mit Premium-Ausstattung an. Freilich darf man keinen besonderen Luxus erwarten, aber Annehmlichkeiten wie ein Komfortzugang oder elektrische Fensterheber sind dabei. Der Motor verrichtet seine Arbeit ausreichend kräftig, hält sich beim Verbrauch zurück. Das lässt die rustikale Laufkultur verschmerzen. Nehmerqualitäten braucht man auch beim straffen Fahrwerk - es ist aber sicher abgestimmt. Wo nötig, greift das ESP stabilisierend ein. Man sollte dem Evalia nicht mit höchsten Ansprüchen begegnen, wer aber ein ehrliches Auto zu einem angemessenen Preis sucht, wird hier fündig. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Citroen Jumpy Kombi, Peugeot Partner Tepee, VW Caddy Maxi.

**+** günstig in Anschaffung und Unterhalt, reichhaltige Serienausstattung, praktische Außenmaße

**-** schlechte Bremsen, Hinweise zur Kindersicherung verbesserungswürdig



### ADAC-URTEIL



Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen ordentlichen Eindruck. Die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig, sind aber nicht besonders schmal. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend abgedichtet und ordentlich gegen Kratzer geschützt. Im Innenraum geht es schlicht zu, die verwendeten Kunststoffe wirken nicht besonders hochwertig, aber dem Preis angemessen. Die Verarbeitung ist ohne Tadel, auch auf schlechten Straßen hört man kein Knarzen oder Klappern. Während der Motorraum nach unten gut abgeschottet ist, zeigt sich der Rest des Unterbodens zerklüftet. Das wirkt sich negativ auf die Aerodynamik und damit den Verbrauch aus. Der Tankverschluss ist nicht in die Zentralverriegelung integriert, er wird am Fahrerplatz entriegelt.

- ⊕ Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Es ist ein vollwertiges Reserverad vorhanden, das aber etwas umständlich zugänglich ist.
- ⊖ Den Schürzen vorne und hinten sowie an den Seiten fehlen Stoßleisten, so ziehen kleine Rempler gleich teure Reparaturen nach sich.

Der Evalia schneidet bei der ADAC Rundumsichtmessung zufriedenstellend ab. Hauptsächlich die Sicht nach schräg hinten lässt etwas zu wünschen übrig, da die D-Säulen recht breit sind. Immerhin kann man die Kopfstützen fast vollständig versenken. Das Abblendlicht geht in Ordnung, es leuchtet die Straße passabel und recht gleichmäßig aus. Von Vorteil ist die höhere Einbauposition, von Nachteil aber, dass es kein Xenonlicht gibt.

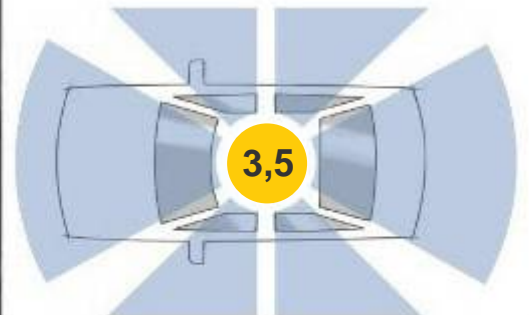
⊕ Die Abmessungen der Karosserie lassen sich insgesamt gut abschätzen, da die Karosserie eher kastenförmig gehalten ist und man erhöht sitzt. Das hat auch den Vorteil, dass man das umliegende Verkehrsgeschehen recht gut überblicken kann. Beim Rückwärtsfahren ist man für die serienmäßige Rückfahrkamera dankbar. Die Sicht in den Rückspiegeln ist gut, leider fehlt auf beiden Seiten ein asphärischer Bereich.

⊖ Die Sicht im Innenspiegel lässt zu wünschen übrig. Auch der Bodenblick nach hinten fällt sehr schlecht aus, weil die Unterkante der Heckscheibe recht hoch liegt.

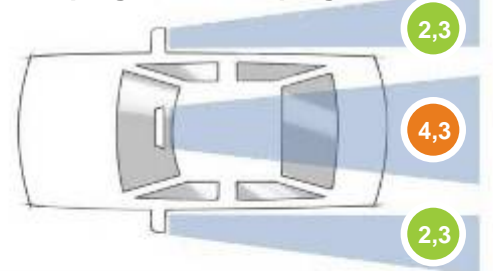


Versenkbare Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

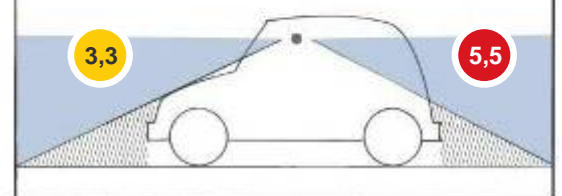
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

3,0

## Ein-/Ausstieg

Die Türen öffnen weit genug und geben große Karosserieöffnungen frei. Weil aber die Schweller und Sitzflächen verhältnismäßig hoch liegen, fällt das Einsteigen etwas schwerer. Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist aber gering, was von Vorteil ist. Praktisch wären auch Haltegriffe beispielsweise an A- und B-Säule - diese fehlen leider. Der Zugang zur dritten Sitzreihe ist mühsam, weil sich der Klappmechanismus der mittleren Sitze nur umständlich bedienen lässt. Die Türbremsen an den vorderen Türen könnten kräftiger ausgelegt sein, sie halten die Türen an Steigungen nur knapp offen; zudem sind zwei Rasterungen etwas wenig.

⊕ Dank des schlüssellosen Zugangs (Serie) ist ein Aussperren nicht möglich.

0,6

## Kofferraum-Volumen\*

⊕ Sind die hinteren Sitze hochgeklappt, beträgt das Ladevolumen üppige 890 l. Klappt man die mittlere Sitzreihe auch noch um, erweitert sich das Volumen auf 1465 l. Aber selbst voll bestuhlt bleibt im Evalia noch Platz für 280 l Gepäck (gemessen jeweils bis zur Fensterunterkante).



**Üppige 1465 l Volumen stehen bei umgeklappten Sitzen zur Verfügung. Bei voller Besetzung mit sieben Personen bleiben immer noch 260 l Kofferraumvolumen übrig.**

1,7

## Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, sie gibt eine große Gepäckraumöffnung frei. Die Klappe schwingt 1,87 m hoch, damit ist das Risiko, sich den Kopf anzuschlagen, relativ gering. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, lediglich die hochgeklappten Sitze stören etwas. Ideal ist die Höhe der Ladekante, sie beträgt nur gut 50 cm. Auch innen stört praktisch keine Stufe beim Entladen.

⊖ Die Beleuchtung des Kofferraums fällt dürftig aus, es gibt nur eine schwache Lampe am Dachhimmel.

3,1

## Kofferraum-Variabilität

Die Gestaltungsmöglichkeiten halten sich in Grenzen. Die mittlere Sitzreihe ist asymmetrisch geteilt umklappbar, die hintere Sitzreihe mittig geteilt hochklappbar. Die Klappmechanismen sind teilweise umständlich und nur mit erhöhtem Kraftaufwand bedienbar. Zum kompletten Ausbau der Sitze sind Werkzeug und viel Muskelkraft erforderlich. Für Kleingepäck gibt's links im Kofferraum ein Fach, ansonsten Verzurrösen am Kofferraumboden. Für einen Van würde man sich insgesamt etwas mehr Variabilität wünschen.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

Das Lenkrad hat für Menschen in Normgröße eine günstige Position, lässt sich aber nur in der Höhe justieren. Die Pedale sind ordentlich angeordnet. Der Lichtschalter befindet sich am Blinkerhebel, ebenso der Drehring für Nebelscheinwerfer/Nebelschlussleuchte. Kontrollleuchten gibt es ausreichend, eine für das Abblendlicht fehlt leider. Vorne stehen Leseleuchten zur Verfügung, ansonsten ist die Innenraumbeleuchtung zufriedenstellend.

⊕ Schalthebel, Klimabedieneinheit und Radio bzw. Navigationsgerät sind günstig angeordnet. Der Tacho ist klar gezeichnet und gut ablesbar, im Infodisplay erhält man zahlreiche Informationen, auch einen "virtuellen" Drehzahlmesser. Etwas mehr analoge Instrumente wären aber wünschenswert. Die vorderen Scheibenwischer können auf Wunsch vom Regensensor gesteuert werden, der Heckwischer besitzt neben der üblichen Intervall- auch eine Dauerwischfunktion. Ebenso kann man die Lichtschaltung dem Helligkeitssensor überlassen. Der Tempomat lässt sich leicht einstellen und nachregeln. Das Navigationssystem ist insgesamt empfehlenswert, es arbeitet flüssig und verständlich. Ein Tippblinker (1x Tippen, 3x Blinken) ist vorhanden.

⊖ Zwar kann dank des schlüssellosen Zugangs der Autoschlüssel in der Tasche bleiben, der Startvorgang ist aber umständlich. An traditioneller Stelle (Lenksäule) muss man einen Schalter drehen, wobei ein exaktes Prozedere zu berücksichtigen ist, sonst löst sich die Sperre nicht. Dieses System ist inzwischen bald zehn Jahre alt, heute geht das deutlich komfortabler. Wichtige Schalter und Knöpfe wie die für Fensterheber und Spiegeljustierung sind nicht beleuchtet. Dem Handschuhfach fehlt ein Deckel. Die Lautsprecher erfüllen ihren Zweck, Musik - insbesondere bei gehobener Lautstärke - ist aber kein Genuss.



**Der Nissan Evalia bietet eine ordentliche Verarbeitungsqualität und gute Funktionalität**

### 3,1 Raumangebot vorne\*

Auf den Vordersitzen finden Personen bis 1,80 m bequem Platz - limitierend ist dabei die Beinfreiheit, weil sich die Sitze nicht weit genug nach hinten schieben lassen. Die Innenbreite geht in Ordnung, allerdings ragt die Verkleidung des Fensterheber-Motors nach innen und befindet sich damit im empfindlichen Kniebereich des Fahrers; auf langen Strecken fällt dieser Ergonomiemangel unangenehm auf.

### 2,2 Raumangebot hinten\*

Der Evalia verfügt über sechs vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz in der mittleren Sitzreihe. Auch Erwachsene können auf der zweiten der drei Sitzreihen ordentlich sitzen, bis 1,84 m reicht die Beinfreiheit. Das subjektive Raumgefühl ist zufriedenstellend. Weniger großzügig geht's auf der hinteren Sitzreihe zu, immerhin reicht die Beinfreiheit für bis zu 1,77 m große Leute.



**In der zweiten Sitzreihe finden Personen bis mindestens 1,84 m Körpergröße ausreichend Platz vor, in der dritten Sitzreihe wird es dagegen eng - hier wird nur noch Platz für Personen bis 1,77 m Körpergröße angeboten.**

Wer allerdings auch nur ein wenig größer ist, dem drückt das Lehnen-Gestänge der zweiten Sitzreihe auf die Kniescheiben. Trotzdem muss man betonen: Für ein Auto dieser Größe (nur 4,4 m Länge) fällt das Platzangebot im Innenraum großzügig aus.

---

## 3,4 KOMFORT

---

### 3,0 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Nissan recht ordentlich gelungen. Sie zollt Tribut an die Zuladung von immerhin über 500 kg bei einem nicht zu hohen Eigengewicht von etwa 1,5 Tonnen. Ist der Fahrer allein und ohne Gepäck unterwegs, zeigt sich der Evalia auf kurzen Bodenwellen hoppelig und über Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel nur unwillig federnd. Lange Bodenwellen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven dagegen weniger - hier braucht es Mut beim Ausweichen, aber dank ESP besteht keine erhöhte Kippgefahr. Deutlich komfortabler federt der Japan-Bus voll beladen, dann liegt er bei kurzen Bodenwellen ruhiger auf der Straße, zeigt weniger Stuckern. Auf langen Bodenwellen schwingt er aber deutlicher nach.

---

### 3,0 Sitze

Bei den Vordersitzen beschränken sich die Einstellmöglichkeiten auf die Lehnenneigung und die Längsposition, eine Höheneinstellung fehlt. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen gehen in Ordnung, ebenso der Seitenhalt. Auch für durchschnittliche Europäer sind die Lehnen hoch genug. Der Fahrer kann eine zufriedenstellende Sitzposition finden und auch seinen linken Fuß gut abstützen. Der Sitzkomfort auf der mittleren Sitzreihe geht in Ordnung, allerdings darf man keine hohen Erwartungen mitbringen. Konturen und Federung sind ok, der Seitenhalt hält sich freilich in Grenzen. Die hinterste Sitzreihe ist eher für Kinder geeignet, Erwachsene sitzen in einer wenig angenehmen Sitzposition. Störender noch ist aber, dass eine Metallschiene in der vorderen Sitzlehne genau auf das Knie drückt.

---

### 4,0 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Evalia-Innenraum liegt bei 130 km/h vergleichsweise hoch, nämlich bei über 73 dB(A). Der Motor ist stets präsent; nach dem Kaltstart vernehmlich nagelnd, wird er später ruhiger. Das Turbolader-Pfeifen bleibt aber. Die sonstigen Wind- und Fahrgeräusche sind jedoch auch nicht gerade niedrig, so dass das Motorengeräusch nicht mehr störend aus dem Rahmen fällt.

## 4,4 Klimatisierung

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

Eine manuelle Klimaanlage sorgt im Sommer für rasche Abkühlung.

– Die Heizung spricht vorne nur zögerlich an und zeigt eine sehr mäßige Heizleistung. Hinten sind Ansprechen und Heizleistung noch schlechter. Für den Innenraum des Vans ist das Heizungssystem eindeutig unterdimensioniert. Die Temperatur kann nur grob vorgewählt werden, man muss für eine konstante Innenwärme öfter nachregeln. Die Luftmengenverteilung ist nur in bestimmten Kombinationen möglich.

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 3,8 Fahrleistungen\*

Der vergleichsweise kleine Turbodiesel stemmt immerhin 110 PS und 240 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Damit sind ordentliche Fahrleistungen möglich. Die Elastizität liegt noch im zufriedenstellenden Bereich, erst im sechsten Gang geht dem Van dann langsam die Puste aus. Wenn man die Gänge ausdreht, werden die Fahrleistungen nicht viel besser, weil der Motor seine meiste Kraft bei mittleren Drehzahlen aufbringt.

### 3,0 Laufkultur

Der Vierzylinder-Diesel läuft insgesamt angemessen kultiviert, er gehört aber noch zur rustikalen Garde. Die Vibrationen halten sich in Grenzen, besonders leise arbeitet das Aggregat nicht. Deutlich zu hören ist das Turbolader-Pfeifen.

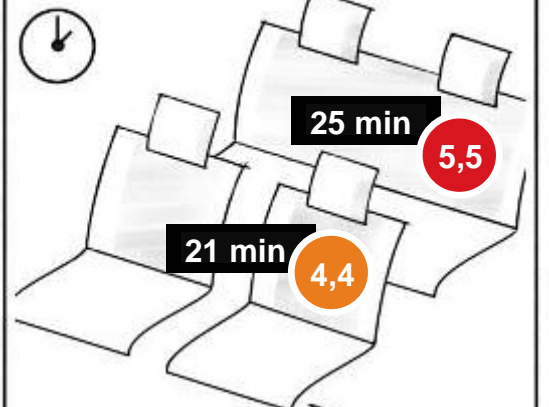
### 2,4 Schaltung

+ Die Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend präzise schalten. Auch schnelle Gangwechsel sind kein Problem. Die Schaltwege gehen in Ordnung, sie liegen im durchschnittlichen Bereich. Den Rückwärtsgang kann man ohne Probleme einlegen, über einen Zugring am Schaltknäuf wird eine mögliche Fehlbedienung erschwert. Die Schaltpunktanzeige im Display ist etwas versteckt, aber sie zeigt dem Fahrer situationsabhängig und sinnvoll an, welchen Gang er für eine möglichst ökonomische Fahrweise wählen soll.

### 1,0 Getriebeabstufung

+ Nissan hat die Getriebeabstufung des Sechsgang-Schaltgetriebes sinnvoll gewählt, die Ganganschlüsse passen einwandfrei, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die Gesamtübersetzung ist stimmig.

#### Heizungsansprechen



#### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,9 Fahrstabilität

Der Evalia reagiert etwas träge auf Lenkbefehle, bleibt aber insgesamt sicher in der Spur. Von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig aus der Ruhe bringen. Eher schon ist Seitenwind deutlich zu spüren und verlangt nach leichten Korrekturen am Lenkrad. Dank elektronisch geregelter Traktionskontrolle werden beim Anfahren durchdrehende Räder eingebremst. Beim ADAC Ausweichtest hinterlässt der Evalia ein durchwachsenes Bild. Dank effektivem ESP besteht keine Schleuder- oder Kippgefahr. Allerdings wird dies durch ausgeprägtes Untersteuern erkauft. ESP bremst den Van so lange ein, bis die Geschwindigkeit auf ein sicheres Maß reduziert ist; während dieser Zeit fährt der Evalia aber fast stur geradeaus. Die Lenkung zeigt sich im Ausweichtest gefühllos, aber ohne Verhärten.

### 3,0 Kurvenverhalten

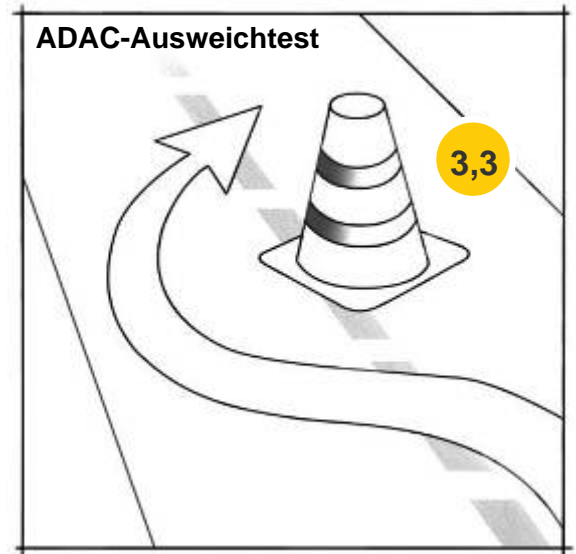
In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Evalia ausgeprägt, auch die ausgeprägte Seitenneigung ist wenig vertrauensenerweckend. ESP regelt aber effektiv und bremst den Van ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve (Lastwechsel) ändert sich das Fahrverhalten wenig. Auch beladen bleibt der Evalia in Kurven unkritisch.

### 2,8 Lenkung\*

Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung zögerlich an. Ihre Zielgenauigkeit geht in Ordnung. Man wünscht sich aber mehr Lenkgefühl, von wirklichem Fahrbahnkontakt kann man nicht sprechen. Die Übersetzung der Lenkung ist zufriedenstellend. Angenehm gering fällt der Kraftaufwand beim Rangieren aus. Hervorzuheben ist auch der kleine Wendekreis von 11,5 m.

### 4,3 Bremse

⊖ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Evalia durchschnittlich 42,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessung, halbe Zuladung, Reifen 175/70 R14 Goodyear GT3 T). Das ist viel zu lang, zumal sich bei sehr hoher Belastung auch noch Fading und damit ein weiteres Nachlassen der Bremsleistung zeigen. Hier sollte Nissan dringend nachbessern. Ansonsten spricht die Bremsanlage ordentlich an und lässt sich angemessen dosieren.



**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.**

---

## 2,8 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Evalia verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten, der im Notfall den Fahrer dabei unterstützt, das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Den Motor kann man nur bei gedrücktem Kupplungspedal starten, so wird ein unbeabsichtigtes Anfahren unterbunden.

⊖ Reflektoren, die an geöffneten Türen herannahenden Verkehr warnen könnten, fehlen leider.

---

### 3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der Nissan Evalia ist serienmäßig mit Front-, vorderen Seiten- und Kopfairbags ausgestattet. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zufriedenstellend. Auf den beiden Vordersitzen werden Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur bis 1,65 m großen Leuten gute Abstützung, immerhin liegt der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze im moderaten Bereich. Die Klapptürgriffe sind nach einem Unfall von Nachteil, weil man schlecht hohe Zugkräfte dort anbringen kann, um leicht verklemmte Türen schneller zu öffnen.

---

### 2,3 Kindersicherheit

Auf der mittleren Sitzreihe gibt es für die äußeren Sitze Isofix-Halterungen. Kindersitze können auch mit den Gurten befestigt werden, allerdings sind die Gurtlängen knapp dimensioniert. Die nicht fixierten Gurtschlösser erschweren das Angurten.

⊕ Der Evalia verfügt serienmäßig über eine Beifahrerairbag-Deaktivierung, um auch dort Kindersitze befestigen zu können.

⊖ Nissan weist in der Betriebsanleitung eine "Liste der zulässigen Kinderrückhaltesysteme" aus. Darin sind aber nur zwei Sitz-Modelle aufgeführt. Auf Rückfrage gab Nissan an, dass es nur eine Empfehlung ist. Tatsächlich steht im Bordbuch nicht, dass ausschließlich diese Modelle erlaubt sind - auch wenn der Eindruck entsteht. Hier sollte man sich um eine verständlichere Formulierung bemühen. Auf der hinteren Sitzreihe passen nur wenige Kindersitze, weil der Beinraum sehr knapp dimensioniert ist. Beispielsweise können rückwärts gerichtete Kindersitze nicht lagestabil befestigt werden.

---

### 3,5 Fußgängerschutz

Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Es ist von einem noch akzeptablen Ergebnis auszugehen, weil keine harten Motorteile direkt unter der Haube verbaut sind, es gibt aber auch keine speziellen Vorkehrungen zum Schutz von Fußgängern.



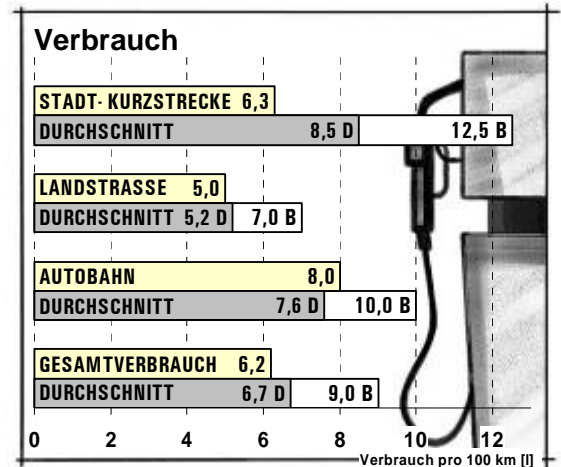
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Nissan Evalia 1.5 dCi 110 liegt bei 6,2 l alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 165 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest reicht dies für 32 Punkte. Innerorts konsumiert der Van 6,3 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 8,0 l Diesel pro 100 km.

### 2,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind nicht besonders niedrig, vor allem die Stickstoffoxide zeigen sich im anspruchsvollen Autobahnzyklus deutlich erhöht. Das kostet wertvolle Punkte und so kann der Evalia am Ende nur 37 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Zählt man die CO<sub>2</sub>-Punkte hinzu, ergeben sich 69 Punkte - insgesamt drei von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 2,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,3 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich in erster Linie aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Evalia im Umfeld seiner Konkurrenten moderat ausfällt, kann er hier eine noch gute Bewertung erzielen.

### 1,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre muss der Nissan Evalia zum Service in die Werkstatt. Der 1,5-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens alle 120.000 km oder nach fünf Jahren ersetzt werden muß.

⊕ Durch diese langen Inspektionsabstände, die auch ohne teures Spezialöl möglich sind, verringert sich die Anzahl der Werkstattaufenthalte und somit die Kosten. Aufgrund der günstigen Seriengröße halten sich ausserdem die Ausgaben für den Reifenersatz auf einem erfreulich niedrigen Niveau. Eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km ist bei Nissan obligatorisch.

### 4,4 Wertstabilität\*

⊖ Auch wenn der Evalia zu den günstigen und sparsamen Angeboten unter den Fahrzeugen mit sechs und mehr Sitzen gehört - ihm wird nur eine magere Restwertstabilität prognostiziert. Es fehlt dem Modell vor allem an Image. Hier haben frühere Modelle wie einst der Vanette nicht die beste Vorarbeit geleistet.

## 1,3 Kosten für Anschaffung\*

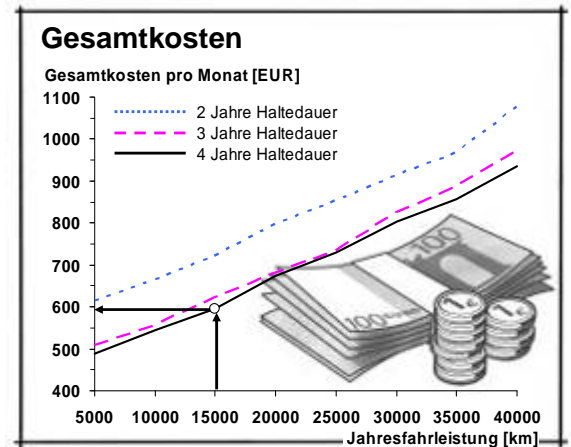
⊕ Für einen Van mit gehobener Ausstattung ist ein Grundpreis von unter 22.000 Euro günstig. Selbst wenn man das Auto voll ausgestattet ordert, also inklusive dritter Sitzreihe, Navigationssystem und Metallic-Lackierung, liegt der Preis noch unter 24.000 Euro. Das reicht für eine sehr gute Bewertung.

## 3,4 Fixkosten\*

Die festen Kosten jährlich halten sich in Grenzen. Die Steuer liegt bei 210 Euro im Jahr. Recht teuer kommt die Haftpflichtversicherung, die Einstufungen für Teil- und Vollkasko liegen im zufriedenstellenden Bereich.

## 1,4 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Nissan Evalia 1.5 dCi 110 Premium, dann kann er sich innerhalb seiner Klasse ganz vorne einordnen. Vor allem der günstige Kaufpreis und die moderaten Betriebskosten wirken sich positiv aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 595 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	16V 110	1.5 dci 90 DPF	1.5 dci 110 DPF
Aufbau/Türen	BU/5	BU/5	BU/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1461	4/1461
Leistung [kW(PS)]	81(110)	66(90)	81(110)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	153/4400	200/1750	240/1750
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	158	160
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,1 S	6,0 D	6,2 D
CO2 [g/km]	169	138	144
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/20	18/20/20	18/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	150	198	210
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	616	587	595
Preis [Euro]	19.480	21.270	21.870

#### 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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1461 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/70R14CT
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/70R14C T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>11,5/11,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>8,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>42,7 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,3/ 5,0/ 8,0 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	144g/km / <b>165g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>73dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4400/1695/1850 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2015 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1520 kg/510 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>890 l/1465 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	640 kg/1100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>885 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

3. Sitzreihe	800 Euro <sup>o</sup>
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	700 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Lackierung Metallic	350 Euro
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>134 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>51 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>93 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>317 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>595 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/20
Grundpreis	21.870 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,8**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen