



Nissan Navara Double Cab 2.5 dCi LE (DPF)

Viertüriger Pick-Up der oberen Mittelklasse
(140 kW / 190 PS)

Betrachtet man ihn nur von vorn, so könnte man den Navara tatsächlich mit dem Nissan Pathfinder verwechseln. Die beiden Geländefahrzeuge sind an der Front identisch. Der Navara ist ein klassisches Nutzfahrzeug. Wer ihn in seiner Freizeit einsetzen möchte wird einige Einbußen in Kauf nehmen müssen. Der Innenraum ist zwar üppig und in der LE-Variante auch großzügig ausgestattet, der Fahrkomfort wird aber vor allem durch die hintere Starrachse deutlich geschmälert. Ein Wendekreis von 14 Metern macht den Pick-Up im Stadtverkehr unhandlich. Ein Bremsweg von fast 45 Metern ist einfach zu lang - sowohl für Privatpersonen als auch für Gewerbetreibende. Auch der durchschnittliche Testverbrauch im ADAC EcoTest von zehn Litern wird keine Käuferschicht erfreuen. Positiv sind die gute Geländegängigkeit, eine Anhängelast von 2.600 kg und eine große Ladefläche. Preislich startet der Nissan Navara 2.5 dCi LE mit der großen Kabine bei gut 34.000 Euro. Wer ihn als Arbeitstier einsetzen will, ist mit dem Navara gut beraten und hat nach Feierabend sogar die Möglichkeit mit bis zu fünf Personen auf schönen Ledersitzen zu reisen. Aufgrund der Lkw-Zulassung war eine Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht möglich.

Karosserievarianten: 2-Türer (King Cab). **Konkurrenten:** u. a.: Ford Ranger, Mitsubishi L200, Toyota Hilux, VW Amarok.

- +** geräumiger Innenraum, große Ladefläche, gute Geländetauglichkeit
- schwache Bremsen, hoher Verbrauch/CO₂-Ausstoß, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

3,3 AUTOTEST

Zielgruppencheck

2,5 Familie

4,6 Stadtverkehr

3,3 Senioren

2,6 Langstrecke

1,9 Transport

3,2 Fahrspaß

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

Verarbeitung

Der Navara ist ein Nutzfahrzeug und somit auch nicht vergleichbar verarbeitet wie ein reinrassiger Pkw. Trotzdem ist seine Karosserie nachhaltig geschaffen, um auch dem harten gewerblichen oder sogar Gelände-Einsatz standzuhalten. Auch im Innenraum fehlt es am Feinschliff. Das Interieur ist aber robust und leicht zu reinigen. Im Bereich der Türen schützen massive Trittbretter vor Beschädigungen, davor und dahinter ist die Karosserie ungeschützt.

⊕ Das Topmodell LE ist gut ausgestattet, noble Ledersitze verleihen dem überwiegend als Nutzfahrzeug konzipierten Geländewagen einen edlen Touch. Die Türausschnitte wurden aufwändig abgedichtet, massive Schutzleisten bewahren die Schweller vor Beschädigung. Die massive hintere Stoßstange hält auch stärkeren Anstößen beschädigungsfrei Stand.

⊖ Der Tankverschluss muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Der Unterboden ist unverkleidet und teilweise zerklüftet, nur der Motorraum wird durch einen massiven Unterbodenschutz verschlossen. Der Tank hingegen ist am Rahmen ungeschützt befestigt - bei hartem Geländeeinsatz besteht die Gefahr, dass er beschädigt wird. Eine Fahrt durch die Waschanlage ist mit einem offenen Pick-Up nicht möglich; eine anstrengende und zeitaufwändige Handwäsche wird daher von Zeit zu Zeit nötig. Der vordere Stoßfänger ist einteilig und zum Großteil lackiert. Bereits bei kleinen Beschädigungen sind hier teure Reparaturen nötig. Der Tank kann versehentlich mit Ottokraftstoff betankt werden, was teure Reparaturen nach sich ziehen kann. Zum Öffnen der Motorhaube ist viel Kraft nötig, man muss sie weit nach oben drücken und gleichzeitig mit einem primitiven Haltestab abstützen.

2,0

Alltagstauglichkeit

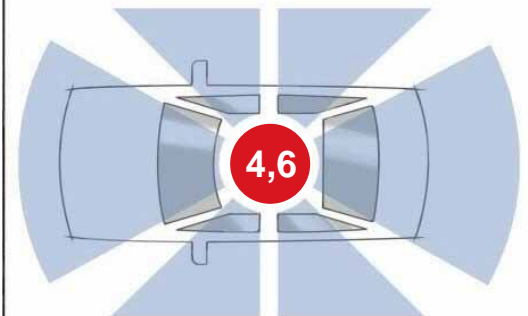
⊕ Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von ca. 800 Kilometern erreicht werden. Es dürfen Lasten von fast einer Tonne zugeladen werden. Die maximale Anhängelast beträgt 2,6 Tonnen, auf der Dachreling sind 56 Kilogramm erlaubt. Im Falle einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Ersatzrad zur Verfügung. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz, der Mittelplatz der Rücksitzbank sollte nur als Notsitz für kurze Stecken betrachtet werden.

⊖ Das große Fahrzeug ist für das Land konzipiert. In der Stadt zeigt sich die große Karosserie sehr unhandlich. Das Reserverad ist unter der Ladefläche angebracht und im Pannenfall schlecht erreichbar.

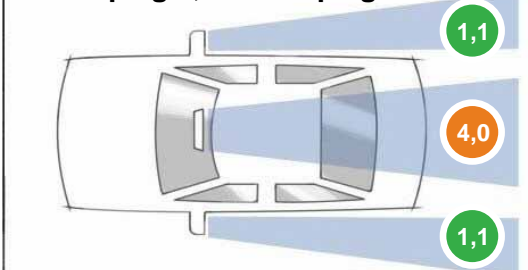


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

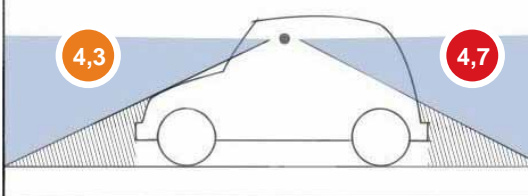
Rundumsicht



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.

3,1 Sicht

- + Der Navara hat in Punkto Sicht den Vorteil der hohen Karosserie; durch die hohe Sitzposition hat man einen recht guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Zudem lassen sich die Abmessungen gut abschätzen, insbesondere hinten. Die großen Außenspiegel sind beheizbar. Beim Rückwärtsfahren unterstützt eine Kamera in der Heckklappe. Der Innenspiegel blendet bei starkem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.
- In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Pick-Up relativ schlecht ab. Daran sind sowohl für die breiten Dachsäulen schuld als auch die nicht versenkbaren Kopfstützen der Rückbank. Vor und hinter dem Fahrzeug sind flache Hindernisse, wie zum Beispiel auch spielende Kinder, quasi unsichtbar. Eine akustische Einparkhilfe oder Xenonscheinwerfer sucht man vergeblich in der Aufpreisliste.

3,7 Ein-/Ausstieg

- + Für die Zentralverriegelung ist serienmäßig eine Fernbedienung vorhanden. Über jeder Tür ist ein stabiler Haltegriff angebracht, der beim Ein- und Aussteigen Hilfe bietet. Ein zusätzlicher Griff ist an der A-Säule der Beifahrerseite angebracht. Auf der Fahrerseite fehlt dieser komischerweise. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. Die Außen- und Umfeldbeleuchtung unterstützt im Dunkeln beim Ein- und Aussteigen.
- Das Ein- und Aussteigen ist, wie bei den meisten Fahrzeugen dieser Kategorie, sehr beschwerlich. Der große Abstand vom Boden bis zum Einstieg zwingt die Insassen, die Beine weit anzuheben und zum Sitz hoch zu klettern. Die gleichzeitig verhältnismäßig tiefe Dachkante kommt dem Kopf dabei recht nah. Zusätzlich muss man am breiten Metall-Seitenschutzbügel (optionales Zubehör) vorbei und beschmutzt sich daran leicht die Kleidung. Hinten ist der Türausschnitt zudem schmal.

0,6 Ladefläche-Volumen*

- + Das Fahrzeug besitzt an Stelle eines Kofferraumes eine Ladefläche, die mit einer Länge von 1,44 m und einer Breite von 1,49 m recht groß und zum Transport von Gegenständen ideal ist, denen es nichts ausmacht, den Witterungsverhältnissen ausgesetzt zu sein. Die beiden Radkästen mit jeweils gut 20 cm Höhe und Breite verringern die Breite der Ladefläche in diesem Bereich auf knapp über 1,10 m. Rechnet man die Höhe der Bordwand von 44 cm mit ein, so ergibt sich insgesamt ein Transportvolumen von knapp 900 l. Eine praktische Kunststoff-Wanne ist beim Navara für 282 Euro zu haben; sie ist leicht zu reinigen und schützt die Karosserie vor dem Zerkratzen.



Die Ladefläche ist großzügig und bietet auch zwischen den Radhäusern Platz für eine Euro-Palette. Die hohe Lage der Ladefläche erschwert allerdings die Beladung.

3,4 Ladefläche-Zugänglichkeit

- + Die Klappe der Ladefläche kann leicht von hinten entriegelt und waagrecht umgeklappt werden. Zum Ausladen müssen Gegenstände nur heraus gezogen werden. Sie ist massiv und verlängert die nutzbare Ladelänge.

⊖ Wegen der insgesamt enormen Höhe dieses Fahrzeuges liegt auch die Ladekante bei heruntergeklappter Bordwand mit 815 mm entsprechend sehr hoch. Zusätzliches Manko: Die Klappe kann bei Verwendung eines optionalen Hardtops nicht abgeschlossen werden und klappt wegen fehlender Dämpfung unsanft nach unten, wenn sie nicht manuell am unteren Anschlag "abgelegt" wird. Zum Schließen ist viel Kraft nötig. Beim Ladevorgang zwingt die Klappe dazu Abstand zu halten. Kleine Gegenstände sind auf der großen Ladefläche kaum zu erreichen. Eine Beleuchtung für den Heckbereich gibt es nicht.

4,4

Ladefläche-Variabilität

Ab 2.618 Euro gibt es ein praktisches Hardtop, das aus der offenen Ladefläche einen witterungsgeschützten, großen Kofferraum macht.

⊕ Ab Ausstattung SE ist der Navara mit einem massiven Schienen-Zurrsystem ausgestattet, das die lagestabile Befestigung verschiedenster, auch schwerer Gegenstände erlaubt.

⊖ Da es sich beim Laderaum um eine einzige, große Fläche handelt, finden kleine Utensilien keinen Halt. Diese können nur im Innenraum lagestabil untergebracht werden.

2,1

INNENRAUM

2,2

Bedienung

⊕ Der Navara lässt sich einfach bedienen, Lenkrad (nur in der Neigung einstellbar), Pedale und Schalthebel liegen günstig. Der Scheibenwischer und das Fahrlicht werden auf Wunsch von einem Sensor angesteuert. Stand-, Fahr- und Nebelleuchten werden durch Drehschalter am Blinkerhebel geschaltet. Die Position und Bedienung der Klimaanlage ist übersichtlich. Auch das Radio mit dem optionalen Navigationssystem ist sehr gut zu erreichen; darin integriert ist ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige. Das BOSE-Soundsystem begeistert mit kräftigem Klang. Alle Fenster funktionieren elektrisch (nur Fahrerfenster mit Antipp-Automatik). Der Fahrersitz wird elektrisch eingestellt, rechts muss man sich mit einer Mechanik begnügen. Vorne sind große, praktische Ablagen und Flaschenhalter vorhanden. Die großen Instrumente lassen sich ausgezeichnet ablesen. Vorn gibt es neben Leseleuchten auch eine Fußraumbeleuchtung. Für den zuschaltbaren Allradantrieb und die Geländereduktion befindet sich ein praktischer Schalter in der Mittelkonsole. Serienmäßig ist ein Tempomat verbaut, die gewählte Geschwindigkeit wird im Display angezeigt.

⊖ Hinten fehlen Ablagemöglichkeiten. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Für die hinteren Passagiere gibt es keine Leseleuchten. Die Tasten für Sitzheizung, ESP und Zentralverriegelung kann man vor dem Schalthebel kaum erreichen. Das obere der beiden Handschuhfächer wird nachts nicht beleuchtet. Da die hinteren Gurtschlösser an losen Bändern hängen, kann man sich nur mit beiden Händen anschnallen. Die Fensterheber haben keinen Einklemmschutz.



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

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Die vorderen Sitze lassen sich für Personen bis über 1,90 m Größe einstellen. Subjektiv empfindet man die Platzverhältnisse als großzügig, vor allem wegen der üppigen Breite. Aber auch die Kopffreiheit ist großzügig.

1,9 Raumangebot hinten*

⊕ Das Modell Double Cab besitzt hinter den Vordersitzen eine vollwertige zweite Sitzreihe mit insgesamt drei Sitzplätzen. Auf den beiden äußeren Plätzen hat man ordentlich Platz, der Mittelsitz ist jedoch schmal und nur für kürzere Strecken geeignet. Sind die vorderen Sitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reichen Kopf- und Beinfreiheit hier noch für Insassen bis 1,90 m Körpergröße.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die hinteren Sitze lassen sich senkrecht gegen die Rückseite der Vordersitze klappen, was zusätzlichen Stauraum auf nahezu ebenem Boden eröffnet. Die Beifahrer-Sitzlehne lässt sich nach vorne klappen.

2,6 KOMFORT

2,9 Federung

Die Federung (hinten Blattfedern) ist so abgestimmt, dass das Fahrzeug sowohl auf der Straße wie auch im Gelände eine zufriedenstellende Figur abgibt. Aus diesem Kompromiss und dem fehlenden Feinschliff ergibt sich eine gewisse Ruppigkeit auf welliger Fahrbahn, die die Insassen in ständige Auf- und Abbewegung versetzt. Einzelhindernisse dringen stark durch, vor allem die Hinterachse zeigt sich hier sehr unkomfortabel. Lange Bodenwellen hingegen spürt man kaum. Auf kurzweiliger Fahrbahn wirkt die Vorderachse sehr nervös. Bei starker Beladung ändert sich der Federungskomfort, die Ruppigkeit nimmt ab, dafür werden die Karosseriebewegungen ausgeprägter. Wanken und Seitenneigung treten dann intensiver auf. Auf Kopfsteinpflaster nimmt man im Innenraum deutliche Vibrationen wahr. Die Karosserie ist ruhig, die Türverkleidungen neigen hingegen etwas zum knirschen. Bei langsamem Stadtverkehr schaukelt die Karosserie etwas über Unebenheiten hinweg.

2,4 Sitze

⊕ Der Fahrersitz wird elektrisch eingestellt. Von ihm lassen sich auch Sitzhöhe und Sitzflächenneigung justieren. Ebenso ist er mit einer Lordosenstütze ausgestattet, die aber nicht in der Höhe eingestellt werden kann. Die Vordersitze sind straff gefedert, die Lehnen hoch, die Sitzpositionen einwandfrei. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, er sitzt entspannt.

⊖ Der Beifahrersitz dann weder in Höhe noch in Neigung eingestellt werden. Der Seitenhalt der Vordersitze dürfte etwas ausgeprägter sein. In der zweiten Sitzreihe ist der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden gering; so sitzen die Insassen in unangenehmer Hockhaltung. Zudem steht hinten die Lehne sehr steil, was nicht wirklich bequem ist.

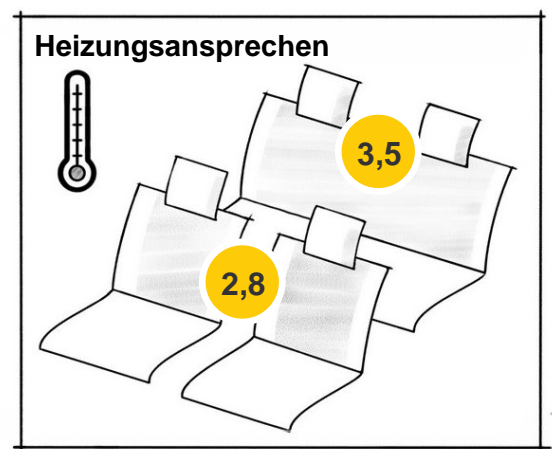
2,4 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h ist der Geräuschpegel relativ niedrig (68,6 dB(A)) und wird erst bei schneller Autobahnfahrt lauter. Bei moderatem Tempo kann man entspannt reisen. Der Motor arbeitet deutlich hörbar, auch Reifengeräusche nimmt man im Innenraum wahr. Für ein robustes Geländefahrzeug läuft der Navara aber ruhig.

2,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizwirkung ist insgesamt durchschnittlich, vorne besser, hinten etwas schwach.

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord. Die beiden vorderen Insassen können sich die Temperatur unabhängig voneinander einstellen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Der 140 kW/190 PS starke Vierzylinder-Dieselmotor sorgt für recht gute Fahrleistungen. Insbesondere das Durchzugsvermögen ist ordentlich; weites Ausdrehen der Gänge bringt kaum eine Verbesserung. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert er in 7,4 Sekunden.

3,0 Laufkultur

Das Vibrationsverhalten des Motors ist zufriedenstellend. Nach dem Kaltstart kann der Dieselmotor sein Verbrennungsprinzip nicht verleugnen. Vor allem in Schiebetrieb neigt er deutlich zum Dröhnen.

2,9 Schaltung

Die Schaltung ist von der Präzision her durchschnittlich, manchmal haken die Gänge etwas. Die Rastung fühlt sich aber gut an. Die mögliche Schaltgeschwindigkeit fällt ebenfalls durchschnittlich aus. Für die Gangwechsel darf etwas mehr Kraft aufgebracht werden, die Wege des Schalthebels sind nicht zu knapp bemessen. Der Rückwärtsgang wird durch eine Sperre vor versehentlichem Einlegen geschützt und ist synchronisiert, wodurch der Schaltvorgang immer geräuschlos und verschleißarm erfolgt.

1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes passt optimal zur Leistungscharakteristik des Motors. Ein elektrischer Drehschalter dient dazu, bei Bedarf eine Geländereduktion zuzuschalten. So steht sowohl bei Straßen- als auch Geländefahrten immer die richtige Übersetzung zur Verfügung. Auch die Gesamtübersetzung passt. Bei 130 km/h im größten Gang dreht der Motor mit knapp 3.000 Umdrehungen.

3,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der große Pick-Up zeigt im normalen Fahrbetrieb eine recht gute Fahrstabilität. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der Navara tendenziell untersteuernd. Bei hohen Lenkwinkeln drängt aber das Heck deutlich nach. ESP verhindert Schleudern, eine Kipptendenz ist nicht vorhanden. Die Lenkung verhärtet gelegentlich. Auch in schnell gefahrenen Kurven schiebt das Fahrzeug über die Vorderachse weg, es sind deutliche Lastwechselreaktionen vorhanden. Abseits befestigter Straßen kommt das Allradsystem zum Einsatz. Die Geländetauglichkeit des Navara ist recht gut. Die Bodenfreiheit geht mit 217 mm vollkommen in Ordnung. Der Rampenwinkel beträgt 22°, die Böschungswinkel sind vorn 30° und hinten 24° groß. Seitwärts liegt der Kippwinkel bei 49,8°. Gewässer können bis zu einer Tiefe von 450 mm durchfahren werden.

⊕ Der Geradeauslauf ist dank des langen Radstands einwandfrei. An der Hinterachse verbessert die serienmäßige Lamellensperre die Traktion. Gegen Aufpreis ist zusätzlich eine Klauensperre erhältlich.

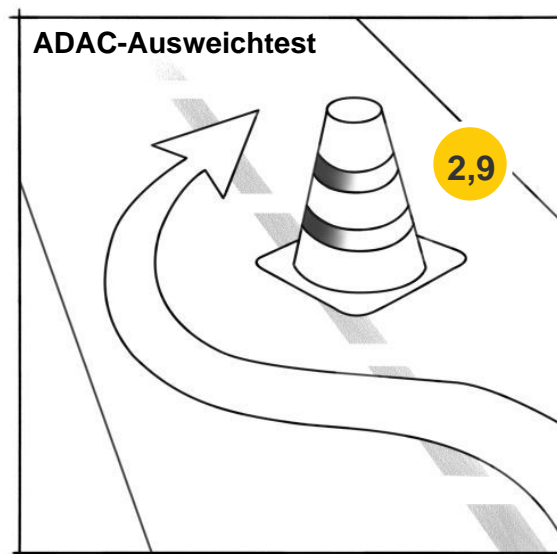
3,8 Lenkung*

Die Lenkung spricht zögerlich an, ist wenig präzise und vermittelt dem Fahrer nur ausreichenden Fahrbahnkontakt. Sie ist zwar relativ leichtgängig, kann bei schnellen Lenkmanövern aber deutlich verhärtet. Zudem ist sie sehr indirekt ausgelegt, was der Handlichkeit beim Rangieren nicht wirklich entgegen kommt.

⊖ Der Wendekreis von ca. 14 m ist sehr groß und macht den Navara im Stadtverkehr sehr unhandlich.

4,7 Bremse

⊖ Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h beträgt 44,7 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental CrossContact LX der Größe 255/65 R17 110T). Ein absolut nicht tolerierbarer Wert, wenn man berücksichtigt, dass Navara im Straßenverkehr Geschwindigkeiten wie ein normaler Pkw erreicht. Zumindest ist die Bremsanlage standhaft und neigt nicht zum Überhitzen. Bei unbeladenem Fahrzeug kann die Hinterachse beim Bremsen etwas aus der Spur laufen.



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.

3,2 SICHERHEIT

3,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

ESP ist zwar serienmäßig verbaut. Weitere Systeme, welche die aktive Sicherheit erhöhen könnten sind aber nicht erhältlich.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so können die Blinker nicht mehr verwendet werden. Dies erschwert vor allem die Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen.

3,4 Passive Sicherheit - Insassen

Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Navara im Bereich Insassensicherheit 24 Punkte und somit nur drei Sterne. Beim EuroNCAP-Crashtest wurde er nur als "Rechtslenker" getestet. Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashtestergebnis für die Passive Sicherheit nicht direkt vergleichbar. Das Airbagsystem umfasst neben Front- und Seitenairbags auch einen von vorne bis hinten durchgehenden Kopfairbag. Die vorderen aktiven Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis knapp 1,80 m Größe. Ein Gurtwarner ist nur am Fahrerplatz vorhanden. An den stabilen Bügel-Türgriffen kann im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufgebracht werden.

⊖ Auf der zweiten Sitzreihe sind die Kopfstützen nur für Personen bis 1,58 m Größe hoch genug.

2,9 Kindersicherheit

⊕ Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Navara im Bereich Kindersicherheit gute 40 Punkte und somit vier Sterne. Kindersitze können auf den hinteren Sitzen überwiegend gut befestigt werden, auf den Außensitzen mittels Isofix + Ankerhaken.

⊖ Auf dem Beifahrersitz ist laut Hersteller die Montage von Kindersitzen verboten. Um an die Ankerhaken zu gelangen muss die Sitzlehne umgeklappt werden, wodurch sich die Befestigung sehr mühsam gestaltet. Ebenso erschweren die losen Gurtschlösser der Rücksitzbank das sichere Befestigen der Rückhaltesysteme. Die Seitenfenster hinten werden mit großer Kraft geschlossen, einen Einklemmschutz gibt es nicht. Dadurch besteht eine enorme Verletzungsgefahr für Kinder. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kinderhänden leicht deaktiviert werden.

3,5 Fußgängerschutz

Beim EuroNCAP-Fußgängerschutztest schneidet das Fahrzeug mit zwei von vier möglichen Sternen durchschnittlich ab. Die Außenbereiche der Motorhaube und große Bereiche der Front sind zu aggressiv gestaltet.

4,6

UMWELT/ECOTEST

5,4

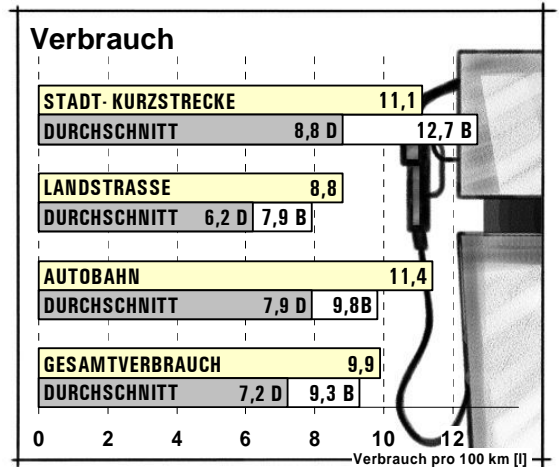
Verbrauch/CO2*

– Der Verbrauch des Navara 2.5 dCi ist insgesamt sehr hoch. Innerorts konsumiert der Wagen beim ADAC EcoTest 11,1 l, außerorts 8,8 l und auf der Autobahn 11,4 Liter Diesel auf 100 km. Im Schnitt errechnet sich ein Verbrauch von 9,9 l/100 km. Der CO2-Ausstoß beträgt hierbei 315 g/km. Beim EcoTest reicht dies gerade einmal für zwei Punkte.

3,7

Schadstoffe

Die Schadstoffmessungen ergeben ein nur durchschnittliches Ergebnis. Beim ADAC EcoTest erhält der Navara dafür nur 23 Punkte. Insgesamt erreicht er somit nur 25 Punkte und einen Stern.



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

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	King Cab 2.5 dCi (DPF)	Double Cab 2.5 dCi (DPF)	Double Cab 3.0 dCi Automatik (DPF)
Aufbau/Türen	PK/2	PK/4	PK/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2488	4/2488	6/2991
Leistung [kW(PS)]	140(190)	140(190)	170(231)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	450/2000	450/2000	550/1750
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	195
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	8,4 D	8,4 D	9,5 D
CO2 [g/km]	222	222	250
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	386	386	463
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	27.499	28.899	46.069

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	2488 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/65R17H
Reifengröße (Testwagen)	255/65R17T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	13,65/14,15 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	44,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,1/ 8,8/ 11,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	222g/km / 315g/km
Innengeräusch 130km/h	68,6dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5222/1848/1802 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2155 mm
Leergewicht/Zuladung	2212 kg/998 kg
Ladeflächevolumen	870 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2600 kg
Dachlast	56 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	805 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.650 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Executive-Paket)	2560 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Topline-Paket)	2.260 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	292 Euro ^o
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	650 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Topline-Paket)	2.260 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Ladefläche	2,8	Fahreigenschaften	3,8
Verarbeitung	3,3	Fahrstabilität	2,8
Alltagstauglichkeit	2,0	Lenkung*	3,8
Sicht	3,1	Bremse	4,7
Ein-/Ausstieg	3,7	Sicherheit	3,2
Ladefläche-Volumen*	0,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,1
Ladefläche - Zugänglichkeit	3,4	Passive Sicherheit - Insassen	3,4
Ladefläche - Variabilität	4,4	Kindersicherheit	2,9
Innenraum	2,1	Fußgängerschutz	3,5
Bedienung	2,2	Umwelt/EcoTest	4,6
Raumangebot vorne*	2,0	Verbrauch/CO ₂ *	5,4
Raumangebot hinten*	1,9	Schadstoffe	3,7
Innenraum-Variabilität	3,5		
Komfort	2,6		
Federung	2,9		
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,4	Für dieses Fahrzeug liegen aufgrund der LKW-Zulassung keine Wirtschaftlichkeitsdaten vor.	
Klimatisierung	2,6		
Motor/Antrieb	2,6		
Fahrleistungen*	2,7		
Laufkultur	3,0		
Schaltung	2,9		
Getriebeabstufung	1,5		