



Nissan NP300 Navara Double Cab 2.3 dCi N-Connecta 4x4

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

Neben dem Pkw-Segment bedient Nissan auch den Nutzwagen-Sektor, zum Beispiel mit dem Pick-Up Navara. Dieser ist entweder als King Cab mit vier Sitzplätzen (hinten nur Notplätze) und einer Ladeflächenlänge von knapp 1,8 m, oder wie der Testwagen als Double Cab erhältlich. Dann gibt es fünf Sitzplätze und vier vollwertige Türen, die Ladefläche misst dann in der Länge aber nur noch knapp 1,6 m. Angetrieben wird der Navara stets von einem 2,3 l Dieselmotor. Dabei kann man zwischen einem Singleturbomotor mit einer Leistung von 163 PS oder dem im Testwagen verbauten Doppelturbo wählen. Für die Kraftübertragung sorgt entweder ein manuelles Sechsganggetriebe oder eine Siebenstufen-Automatik. Die Antriebskraft wird, ab der zweiten von vier Ausstattungsvarianten, bedarfsgerecht zwischen Hinter- und Vorderachse verteilt. Dank zuschaltbarer Sperre (Option) kann der Navara auch abseits befestigter Straßen eingesetzt werden. Der stärkere Motor überzeugt in Verbindung mit dem Sechsganggetriebe beim Durchzugsvermögen, patzt aber im EcoTest. Ein Verbrauch von 8,2 l/100 km und ein hoher NOx-Ausstoß bringen dem Navara nur einen von fünf Sternen. Die enorme Zuladung von 820 kg und eine zulässige Anhängelast von bis zu 3,5 t zeichnen den Nissan als hervorragenden Packesel aus vorausgesetzt, das Ladegut muss nicht überdacht sein. Eine Ladeflächenabdeckung ist zwar wie beim Testwagen erhältlich, mit geschlossener Abdeckung wird die Ladehöhe jedoch auf rund 50 cm beschränkt. Mit einem Grundpreis von 38.115 Euro ist der Lademeister allerdings auch kein Schnäppchen. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat Fullback, Ford Ranger, Toyota Hilux, VW Amarok.








- + hohe Zuladung und Anhängelast, große Ladefläche, gutes Platzangebot vorn
- hoher Verbrauch und Schadstoffausstoß, unpraktisch im urbanen Gebiet, lange Bremswege

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,8

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	4,8
	Senioren	3,6
	Langstrecke	3,4
	Transport	2,7
	Fahrspaß	3,9
	Preis/Leistung	3,3

EcoTest ★☆☆☆☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,8 Verarbeitung

Die Karosserie des Navara ist einem Nutzfahrzeug entsprechend gefertigt. Es zählt die Robustheit und nicht der Feinschliff. Beispielsweise variieren die Spaltmaße stark und die Falze zeigen sich im Bereich der Ladefläche und Bordwand schlecht abgedichtet. Im Zubehör gibt es sowohl Ladeflächenabdeckungen als auch Laderaumwannen - im Falle des Testwagens waren diese aus Aluminium. Der Unterboden zeigt sich zerklüftet, nur der Motorraum ist von

unten verkleidet.

Der Innenraum ist solide gefertigt, die Kunststoffe sind aber allesamt hart und vermitteln keinen wertigen Eindruck.

⊖ Die schwere Motorhaube wird nur von einem Haltestab und nicht von einer Gasdruckfeder offen gehalten.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der Navara zeigt sich wegen der enormen Fahrzeuglänge und -breite sowie aufgrund des großen Wendekreises von 13,4 m speziell in der Stadt unhandlich. Auf dem Dach dürfen ohne Dachreling bis zu 80 kg, mit der Reling nur noch 56 kg befördert werden.

⊕ Der Navara bietet mit 820 kg eine enorme Zuladung. Die zulässige Stützlast liegt bei 140 kg - das ist ein sehr hoher Wert. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 3,5 t gezogen werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Navara ab Werk mit einem Ersatzrad

sowie dem unter der Rückbank lagernden Bordwerkzeug ausgestattet.

⊖ Mit 17 Litern fällt der AdBlue-Tank recht klein aus. Während die Klappe für den AdBlue-Stutzen in die Zentralverriegelung integriert ist, muss der Kraftstoffdeckel umständlich über einen Hebel im Innenraum entriegelt werden. Zudem kann der Navara versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, da ein Fehlbetankungsschutz fehlt.

3,6 Licht und Sicht

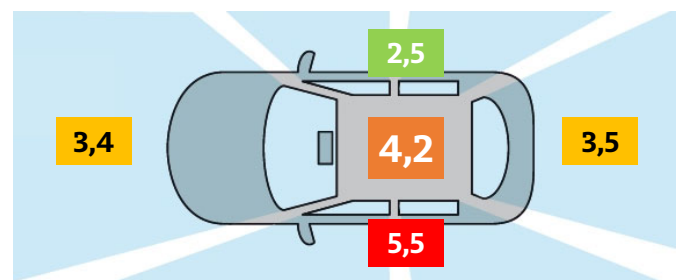
⊕ Dank der hohen Sitzposition lässt sich das umliegende Verkehrsgeschehen gut überblicken. Trotz der enormen Karosseriedimensionen sind die Fahrzeugecken sowohl vorn als auch hinten an der Ladefläche gut abschätzbar. Die großflächigen Außenspiegel bieten eine gute Sicht nach hinten und der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Fahrzeuge serienmäßig automatisch ab.

Die in dieser Ausstattungsvariante optional erhältlichen LED-Scheinwerfer samt Reinigungsanlage und auto-

matischer Leuchtweitenregulierung besitzen eine tageslichtähnliche Lichtfarbe. Sowohl das Abblend- als auch das Fernlicht dürften allerdings etwas heller sein.

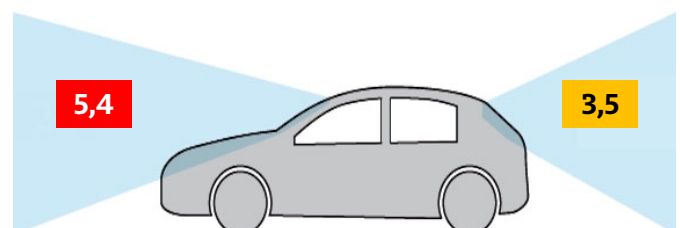
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond beeinträchtigen stark die Sicht nach hinten.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung erreicht der Navara maßgeblich aufgrund der massiven Dachsäulen kein gutes Resultat. Darüber hinaus wird der Blick nach hinten durch die nicht versenkbaren Fondkopfstützen beeinträchtigt. Ein Nachteil der hohen Karosserie: Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug sehr

schlecht, dahinter nur akzeptabel wahrnehmen. Die Scheibenwaschanlage lässt zu wünschen übrig: Die vier Düsenstrahlen reichen nicht aus, um die gesamte Windschutzscheibe abzudecken - dadurch wird diese nicht vollständig gereinigt.

3,0 Ein-/Ausstieg

Man gelangt aufgrund der hohen Sitz- und Schwellerposition nicht sehr komfortabel in den Navara. Während das beim N-Connecta serienmäßige Trittbrett das Einsteigen erleichtert, kann man sich beim Aussteigen die Kleidung daran schmutzig machen. In der zweiten Reihe dürfte der Türausschnitt zudem etwas größer dimensioniert sein. Der fehlende Mitteltunnel in der zweiten Sitzreihe fällt positiv auf, dadurch gelangt man bequemer auf den Mittelsitz.

Auf- und abgeschlossen wird entweder mit der Funkfernbedienung oder dank des schlüssellosen Zugangssystems mittels Tasten an den Türgriffen vorn. Die schweren Türen werden an Steigungen gerade noch so offen gehalten, müssen dafür aber exakt in die Rastung geöffnet werden. Da es vorn wie hinten nur zwei Haltepositionen gibt, sind die Türen bereits in der ersten Rastung weit geöffnet.

⊕ Beim Auf-/Abschließen des Navara beleuchten die Hauptscheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Es fehlt ein Haltegriff über der Fahrertür, der das Ein-/Aussteigen erleichtert.

Der Komfortzugang besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er bereits mit einem simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden kann. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit enormen 1.050 l Kofferraumvolumen kann der Navara glänzen. Dass etwas sperrigere Güter nur ungeschützt auf der Ladefläche transportiert werden können, ist dem Konzept des Pick-Ups geschuldet.

1,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Selbst wenn man die Ladefläche nur bis zur optionalen Abdeckung belädt, fasst sie bis zu 1.050 Liter. Das entspricht 15 Getränkeboxen.

Das Volumen wird durch den Rollokasten etwas eingeschränkt.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Dank der tiefen, recht breiten und bei Bedarf nach oben offenen Ladefläche lassen sich sperrige Gegenstände gut befördern.

⊖ Die schwere Bordwand lässt sich nur über den Griff öffnen. Am Griff muss kräftig gezogen werden, damit der Verriegelungsmechanismus auf beiden Seiten betätigt wird. Die Ladefläche liegt mit knapp 82 Zentimetern weit über der Fahrbahn.

Das optionale Rollo ist prinzipiell eine sehr gute Möglichkeit zum Abdecken der Ladefläche, beim Auf- und Zuziehen verschiebt sich allerdings der Führungsgummi des Rollos in der Seitenwand, sodass es dann klemmt und nicht schließt. Abhilfe: Der Gummi muss händisch zurück geschoben werden - das ist in Anbetracht des Aufpreises von 2.226 Euro für das Rollo inakzeptabel.

4,8 Kofferraum-Variabilität

⊖ Abgesehen vom Verzurrsystem samt verschiebbaren Ösen in den seitlichen Bordwänden stehen keine weiteren

Ablage- oder Sicherungsmöglichkeiten auf der Ladefläche zur Verfügung.

3,0 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Da sich das Lenkrad nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen lässt, der Platz um das Gaspedal gering ist und am Bremspedal ein Schutz fehlt, damit man mit dem Schuh beim Wechsel vom Gaspedal nicht daran hängen bleibt, ist die Ergonomie des Fahrerplatzes nicht optimal. Der lange Schalthebel liegt immerhin gut zur Hand. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und der Hauptbildschirm befindet sich in einer noch guten Höhe. Es sind aber nicht alle Schalter perfekt positioniert: Das Klimabedienteil ist tief positioniert und die Sitzheizungsschalter liegen zwischen den Vordersitzen - beides erfordert beim Bedienen eine lange Blickabwendung von der Straße. Darüber hinaus wirkt das Lenkrad mit den vielen kleinen Tasten überfrachtet. Mit dem recht umfangreichen Infotainmentsystem kommt man nach gewisser Eingewöhnung gut zurecht; dass man Einstellungen aber sowohl im Kombiinstrument als auch im Hauptbildschirm vornehmen kann, ist ungünstig und unnötig kompliziert. Während das Licht automatisch gesteuert ist, muss man den Scheibenwischer stets manuell bedienen, da ein Regensensor fehlt und auch nicht gegen Aufpreis erhältlich ist.

3,2 Multimedia/Konnektivität

Ab Werk gibt es ein Radio mit CD-Player, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und einem USB-/AUX-Anschluss. Für ein Navigationssystem verlangt Nissan in der getesteten Ausstattungsvariante Aufpreis - bei der höchsten gehört es zum Serienumfang.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Die Beinfreiheit reicht Fahrern bis zu einer Körpergröße von 1,90 m. Während sich die enorme Kopffreiheit positiv auf das Raumempfinden auswirkt,

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



Auch im Innenraum kann der Navara seine Herkunft aus dem Nutzfahrzeugbereich nicht verhehlen. Er ist damit mehr Lastesel als Lifestyle-Laster.

⊖ Eine Smartphoneanbindung via Apple Car-Play oder Android-Auto ist bei Nissan nicht möglich.

schmälert das hochaufbauende Armaturenbrett dieses jedoch etwas. Trotz der üppigen Innenbreite stößt man mit den äußeren Ellenbogen an der Türverkleidung an.

3,0 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Fahrer eingestellt, können im Fond Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,85 m Platz nehmen. Die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf verlaufenden C-Säulen schränken das sonst gute Raumempfinden ein.

4,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Vorn gibt es neben Türfächern auch Becherhalter und ein geschlossenes Fach zwischen den Sitzen.

⊖ Sitzvarianten werden nicht angeboten und Ablagen gibt es im Fond kaum - das wirkt sich negativ auf die Bewertung aus. Das kleine Handschuhfach ist unbeleuchtet und lässt sich nicht abschließen.



Auf der hinteren Sitzreihe finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

3,5 KOMFORT

3,7 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung des Navara überzeugt nicht vollkommen, wenn man die Federung nach Pkw-Maßstäben bewertet. Die Federung des Nutzwagens ist zwar prinzipiell weich abgestimmt, wodurch der Nissan bei höherer Geschwindigkeit auch gern mal nachschwingt,

dennoch ist eine stetige Unruhe im Fahrzeug. Das steifbeinige Ansprechen ist sowohl auf die Räder als auch auf die Auslegung des Fahrwerks auf die enorme Zuladung zurückzuführen. Besonders die Hinterachse spricht hölzern an, wodurch die Insassen Querfugen und auch Einzelhindernisse deutlich zu spüren bekommen.

3,8 Sitze

Der Fahrersitz lässt sich zumindest in der Höhe einstellen, besitzt aber genauso wenig wie der Beifahrersitz eine Möglichkeit zur Einstellung der Sitzflächenneigung. Die Vordersitze sind zufriedenstellend ausgeformt und bieten einen ausreichenden Seitenhalt. Man wünscht sich vorn aber mehr Oberschenkelunterstützung. Die Sitzposition ist vorn recht bequem, könnte durch eine in der Länge und

Neigung verstellbare Mittelarmlehne aber noch verbessert werden.

⊖ Die Rücksitzbank zeigt sich kaum konturiert und bietet auch wenig Seitenhalt. Der Kniewinkel ist zudem unbequem. Der weiche Mittelsitz kann bestenfalls für kurze Strecken genutzt werden.

3,3 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h 68,9 dB(A).

Der Motor dröhnt bis rund 2.000 Umdrehungen pro Minute stark und macht auch ab rund 3.700 1/min mit starkem Brummen auf sein hartes und raues Arbeitsprinzip

aufmerksam. Bei höheren Geschwindigkeiten sind zudem die Windgeräusche stärker ausgeprägt und erschweren eine Kommunikation mit normaler Lautstärke.

2,7 Klimatisierung

Der Navara ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik sowie Sitzheizung vorn ausgestattet. Bei der Doppel-

kabine gibt es Mittelausströmer im Fond, und abgedunkelte Scheiben hinten gehören ebenfalls zum Serienumfang.

⊖ Nur bei zwei der vier Luftdüsen im Armaturenbrett lassen sich Luftstrom und -richtung unabhängig voneinander anpassen.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Das Ansprechverhalten des 2,3 l großen Doppelturbodiesels ist aus dem Drehzahlkeller etwas träge, wenn man im zweiten Gang in den fließenden Verkehr einfädeln

möchte. Darüber hinaus bietet der Diesel, auch dank seines hohen maximalen Drehmoments von 450 Nm ein gutes Durchzugsvermögen. Der simulierte Überholvorgang wird in sieben Sekunden absolviert.

3,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dieselmotor überträgt vor allem unter Last und im unteren Drehzahlbereich Vibrationen in den Innenraum. Diese fallen insgesamt zwar nicht zu stark aus, sind aber sowohl am Lenkrad, am Schalthebel als auch in den Pedalen spürbar. Das Aggregat dröhnt bis knapp 2.000 1/min

stark. Im mittleren Drehzahlbereich zeigt sich der Motor recht unauffällig, hohe Drehzahlen werden wieder mit lautem Brummen quittiert. Gibt man dem Motor etwas Zeit, um Ladedruck aufzubauen, dann zieht er schön gleichmäßig - das nutzbare Drehzahlband ist aber schmal.

3,2 Schaltung/Getriebe

Die Schaltung des Navara überzeugt kaum, vor allem wenn man sie nach Pkw-Maßstäben betrachtet. Die Schaltung ist hakelig und die Schaltwege fallen lang aus. Der Rückwärtsgang ist rechts hinten neben dem sechsten Gang angeordnet, weshalb man gelegentlich auch diesen anstatt des Rückwärtsgangs einlegt. Die Kupplung sollte mit Gefühl

betätigt werden, da es sonst im Antriebsstrang stark ruckelt. Beim Anfahren an Steigungen hilft die serienmäßige Berganfahrhilfe.

Die Ganganschlüsse hat Nissan passend gewählt. Die Motordrehzahl liegt bei Tempo 130 im größten Gang mit 2.800 1/min für einen drehmomentstarken Dieselmotor aber recht hoch.

4,9 FAHREIGENSCHAFTEN

3,4 Fahrstabilität

Der 2,2 t schwere Pick-Up zeigt sich behäbig und reagiert träge auf Lenkbewegungen. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen niedrig, der Navara geht bereits recht früh zum Untersteuern über. Gleiches Verhalten zeigt der Nissan auch im ADAC Ausweichtest. Das Fahrzeug wankt stark und schiebt bereits früh über die Vorderäder weg - es ist ein sehr hoher Lenkaufwand nötig. Die Aufbaubewegungen fallen insgesamt stark ausgeprägt aus.

⊕ Glänzen kann der Navara bei der Traktion, der Allradantrieb sorgt auch auf schlecht befestigtem Untergrund für sicheres Vorankommen. Mit einer Bodenfreiheit von über 20 Zentimetern und großen Böschungswinkeln fühlt sich der Navara auch abseits befestigter Wege wohl. Zum Befahren abschüssiger Untergründe gibt es beim 4x4 serienmäßig einen Bergabfahrassistenten.

4,2 Lenkung

⊖ Die Lenkung kann, besonders nach Pkw-Maßstäben bewertet, aufgrund ihres indirekten Ansprechens und der mäßigen Zentrierung nicht überzeugen. Zudem ist sie gefühllos und bietet dem Fahrer wenig Rückmeldung. Um

von ganz links nach ganz rechts zu lenken, braucht es knapp 3,5 Lenkradumdrehungen, das macht den großen Navara zudem unhandlich beim Rangieren.

5,4 Bremse

⊖ Ein Bremsweg von 44 Metern aus Tempo 100 ist schlichtweg inakzeptabel. Zusätzlich lässt sich die Bremse nicht gut dosieren. Das Bremspedal fühlt sich weich an und besitzt einen langen Weg.

2,8 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Navara Double Cab ist in jeder Ausstattungsvariante serienmäßig mit einem Notbremsassistenten ausgestattet. Droht ein Auffahrunfall, wird der Fahrer zunächst akustisch und optisch gewarnt und im Bedarfsfall leitet das System automatisch eine Notbremsung ein. Zur Serienausstattung gehört darüber hinaus eine Geschwindigkeitsregelung samt Limiter. Der Reifendruck wird mittels Sensoren überwacht.

⊖ Weitere Systeme wie ein Spurhalte- oder Totwinkelassistent werden für den Navara nicht angeboten.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen












Im Crashtest (Stand 12/2015) erreicht der Navara beim Insassenschutz 79 Prozent der möglichen Punkte. Der Nissan ist ab Werk mit Front-, Seiten- und Kopfairbags vorn sowie einem Knieairbag ausgestattet. Vorn reichen die Kopfstützen für Fahrer bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer gibt es vorn und hinten außen.

⊖ Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,65 m. Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Aufbewahrungsort, weshalb sie unter Umständen schlecht erreichbar sind. Das ist auch der Fall, wenn man sie unter der Rücksitzbank deponiert.

3,1 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest erreicht der Navara 78 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze können auf den äußeren Fondplätzen entweder mit den Gurten oder mittels Isofix-Haken, allerdings ohne i-Size-Kennung, problemlos montiert werden.

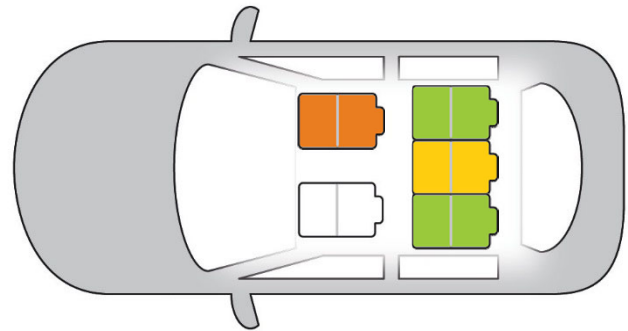
DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	nicht erhältlich

⊖ Der Beifahrerplatz und Fondmittelsitz eignet sich nur bedingt zur Montage von Kindersitzen. Vorn dürfen nur von Nissan freigegebene Sitze verwendet werden und hinten sind die Gurtenlenkpunkte ungünstig. Den elektrischen Fensterhebern fehlt vorn rechts und hinten ein Einklemmschutz. Wenn man eine Babyschale mit Base verwendet, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,8 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Navara mit seiner hohen Front ebenfalls 78 Prozent der möglichen Punkte.

5,5 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Die CO₂-Bilanz des Navara beträgt im ADAC EcoTest hohe 263 g/km - das ist ein zu hoher Wert, um Punkte in diesem Kapitel abzustauben. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 8,2 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Der Testverbrauch setzt sich zusammen aus einem Stadtverbrauch von 7,6 Litern, einem Verbrauch über Land von 7,0 Litern und einem Autobahnverbrauch von 10,6 Litern auf 100 Kilometer.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	10,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

5,5 Schadstoffe

⊖ Trotz Abgasnachbehandlungssystem mit AdBlue überzeugt der NO_x-Ausstoß des Navara im EcoTest nicht. Dieser fällt viel zu hoch aus, so dass der Nissan in diesem Kapitel keinen Punkt erreichen kann. Da der Navara insgesamt nicht einmal einen Punkt ergattern kann, erhält er auch nur einen Stern im ADAC EcoTest.

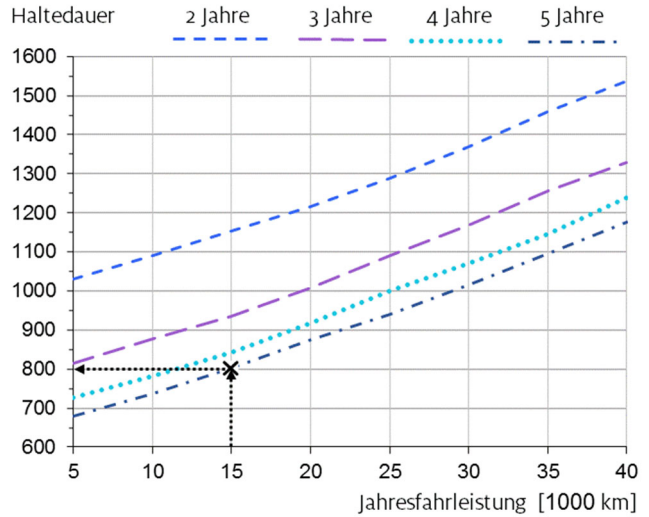
2,8 AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Der Navara sorgt aufgrund des hohen Anschaffungspreises von mindestens 38.115 Euro sowie der ungünstigen Versicherungseinstufungen für recht hohe monatliche Kosten. Auch die Betriebskosten liegen aufgrund des hohen Verbrauchs und des AdBlue-Bedarfs nicht niedrig. Zum Service muss der Pick-Up alle zwei Jahre oder alle 20.000 Kilometer. Nissan gewährt beim Navara eine Herstellergarantie von fünf Jahren oder 160.000 Kilometern. Immerhin ist im Navara eine wartungsarme Steuerkette verbaut.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 801 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ

NP300 Navara
Double Cab 2.3
dCi Visia 4x4

Aufbau/Türen	PK/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2.299
Leistung [kW (PS)]	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	403/1.500
0-100 km/h [s]	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	167
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	355
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	665
Preis [Euro]	31.110

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6, SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	2.299 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km	6,3 l
CO ₂ -Ausstoß	167 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,74 m ² /0,4
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	255/60 R18
Länge/Breite/Höhe	5.300/1.850/1.805 mm
Leergewicht/Zuladung	2.073/962 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	n.b.
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Stützlast/Dachlast	140/56 kg
Tankinhalt	73 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre / 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Spanien, Barcelona

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,8/9,0/12,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	44,0 m
Reifengröße Testwagen	255/60 R18 112T
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiCrossContact LX 2
Wendekreis links/rechts	13,4/13,2 m
EcoTest-Verbrauch	8,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,6/7,0/10,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	219 g/km (WTW* 263 g/km)
Reichweite	890 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	2.215/820 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1.050/1.050/1.050 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	147 Euro	Wertverlust	455 Euro
Monatliche Gesamtkosten	801 Euro		
Steuer pro Jahr	355 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/22/21		
Basispreis NP300 Navara Double Cab 2.3 dCi N-Connecta 4x4	38.115 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.11.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.737 km
Auffälligkeiten/Mängel	mit Zubehör ausgestattet

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser Paket	-/800 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera Paket	1.430 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/-
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem Paket	1.430 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	710 Euro°
Metalliclackierung	830 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,8

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	3,0
Verarbeitung	3,8	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,6
Licht und Sicht	3,6	Schaltung/Getriebe	3,2
Ein-/Ausstieg	3,0	Fahreigenschaften	4,9
Kofferraum-Volumen	1,0	Fahrstabilität	3,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2	Lenkung	4,2
Kofferraum-Variabilität	4,8	Bremse	5,4
Innenraum	3,0	Sicherheit	2,8
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Multimedia/Konnektivität	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0	Umwelt/EcoTest	5,5
Komfort	3,5	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	3,7	Schadstoffe	5,5
Sitze	3,8		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,7		

Stand: Mai 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand