



Nissan Murano 2.5 dCi Executive 4x4 Automatik

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse
(140 kW / 190 PS)

Bisher war der Nissan Murano nur mit dem 3,5-Liter-V6-Benziner erhältlich, eine nicht gerade wirtschaftliche Art und Weise Auto zu fahren. Seit September 2010 wird er nun auch mit einem 2,5-Liter-Vierzylinder-Diesel angeboten. Er leistet 140 kW/190 PS und erreicht mit seinem serienmäßigen Dieselpartikelfilter die Euro 5-Norm. Der Kraftstoffverbrauch liegt allerdings nur im Mittelfeld seiner Klasse (ADAC-Testverbrauch 8,3 l/100 km). Die Kraftübertragung findet serienmäßig per Sechsgang-Automatik und Allradantrieb statt. Die Karosserie hat an der Front Modifikationen erhalten, die allerdings frühestens beim zweiten Blick auffallen. Wer den Grundpreis von 49.390 € nicht scheut, der erhält dafür ein komplett und zugleich großzügig ausgestattetes Auto, welches aber durch sehr hohe Fixkosten regelmäßig zur Kasse bittet.

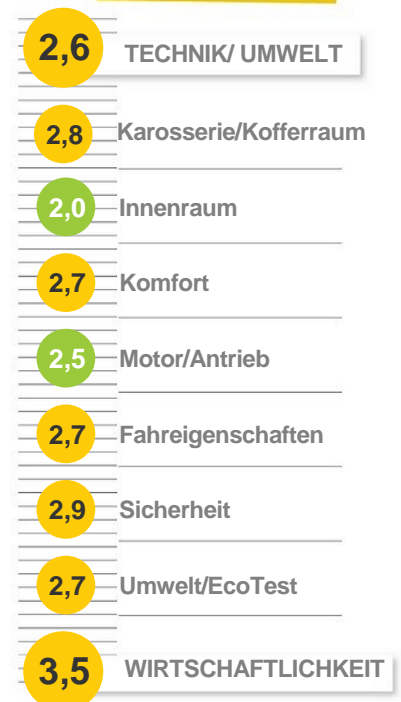
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a. BMW X5, Hyundai iX55, KIA Sorento, Mercedes ML, Volvo XC90, VW Touareg.

+ großzügiges Raumangebot, umfangreiche Ausstattung, niedriges Innengeräusch, gutes Automatikgetriebe

- Sitze ohne Seitenhalt, hinten zu kurze Kopfstützen, schwache Heizung, sehr hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



Die Karosserie ist an vielen Stellen nur durchschnittlich verarbeitet: Die Scheibenrahmen sind mit dicken Schutzgas-Schweißbatzen fixiert, die Widerstandspunkte sehen nicht schön aus, Bleche sind unsauber gefalzt und Schweißnähte unversiegelt. Die Karosserieteile (vor allem Motorhaube zu Kotflügel) passen nicht immer sauber zueinander. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen und muss separat per Knopf geöffnet werden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Notrad zur Verfügung, mit dem maximal 80 km/h gefahren werden darf. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht zu haben.

⊕ Im Innenraum ist das Qualitätsniveau wesentlich höher. Massives Hartplastik wird ergänzt durch viel Leder und ein schön geschäumtes Armaturenbrett. Die Aluminium-Imitationen gefallen gut. Für einen SUV ist der Unterboden sehr aufwändig verkleidet, was unnötige Luftwirbel reduziert und somit den Kraftstoffverbrauch senkt. Die Schweller sind sehr gut abgedichtet gegen Verschmutzen, zusätzlich werden sie durch Kunststoffleisten vor Kratzern geschützt. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt (Dachreling Serie). Insgesamt dürfen 460 kg zugeladen werden.

⊖ Die Seiten haben keine Leisten, die die Karosserie vor unvorsichtig geöffneten Türen daneben parkender Autos schützen könnten. Auch die Leisten unterhalb der Türen sind wirkungslos, da die Türen breiter sind als die Stoßleisten. Die Stoßfänger bestehen aus einem Teil und sind in Wagenfarbe lackiert. Reparaturen werden also teuer. Um das Notrad zu verwenden, muss nicht nur der Kofferraum leer geräumt sein, man muss Ablagekästen und Subwoofer ausbauen, um es aus dem Fahrzeug heben zu können.

Die Karosserie-Enden sind nicht einsehbar und nur grob abschätzbar. Die hohe Nase des Fahrzeugs behindert den Blick auf Hindernisse, die sich davor befinden.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick über den Verkehr. Ein Innenspiegel, der bei störendem Scheinwerferlicht selbsttätig abblendet, ist Serie. Die hellen Xenon-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus. Die Außenspiegel lassen sich beheizen und elektrisch anklappen, sie bieten gute Sicht nach hinten. Der linke besitzt einen asphärischen Bereich.

⊖ Wegen des hohen Hecks ist die Sicht nach hinten schlecht, was besonders beim rückwärts Einparken stört - Hindernisse werden schlecht erkannt. Die Heckkamera hilft nur bedingt, sie verschmutzt schnell und stellt zudem das Bild verzerrt da.

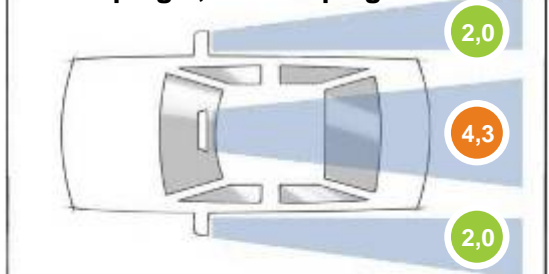


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

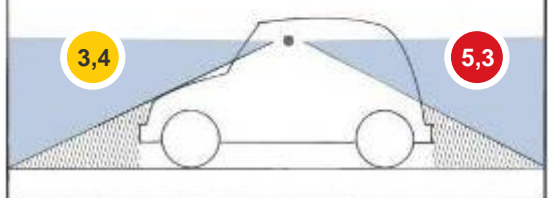
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch 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.

Eine gewöhnliche Ultraschall-Einparkhilfe gibt es weder für vorn noch für hinten, was bei beengten Platzverhältnissen ein echtes Problem darstellt. Das Rangieren des großen unübersichtlichen Autos wird zum Abenteuer. Die zweite Kamera im Außenspiegel ist gut gemeint, aber nicht wirklich hilfreich. Man kann mit ihr nur aufs rechte Vorderrad sehen, die Karosserie-Ecke vorne rechts und das Hinterrad liegen nicht im Sichtfeld. Im Innenspiegel sieht man nur wenig. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der Murano nur ein ausreichendes Ergebnis, zu stark schränken die breiten Dachsäulen die Sicht ein.

3,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich auf den vorderen Sitzen zufriedenstellend bequem; mit 75 cm liegt der Fahrersitz relativ hoch über der Straße, die Abstände zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante sind aber gering, was den Zustieg erleichtert.

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

⊖ Die Schweller sind sehr hoch, die Beine müssen weit angehoben werden. Durch die hohen Sitze kommt das Dach dem Kopf gefährlich nahe, es besteht die Gefahr des Anstoßens. Die Türbremsen könnten etwas fester einrasten, um die Türen an Steigungen zuverlässig offen zu halten. Sie haben auch nur zwei Rasten.

2,6 Kofferraum-Volumen*

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

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



Mit 400 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe öffnet bis 1,83 m Höhe. Der Gepäckraum ist relativ tief, was das Erreichen von nach vorne gerutschten Gegenständen nicht einfach gestaltet.

⊕ Das Öffnen und Schließen der Heckklappe gestaltet sich sehr einfach, serienmäßig per Knopfdruck. Der Antrieb arbeitet allerdings gemächlich und fordert oft viel Geduld. Die Ladeöffnung fällt angenehm groß aus; sein Format macht das Gepäckabteil gut nutzbar.

⊖ Allerdings muss das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden, die Ladekante liegt 78 cm hoch. Immerhin gibt es von innen keine Kante zu überwinden, das erleichtert das Entladen. Eine Beleuchtung ist nur auf der Innenseite der Heckklappe angebracht und somit vom Gepäckraum etwas weit entfernt.

2,2 Kofferraum-Variabilität

Der Murano verfügt über eine asymmetrisch geteilte Rückbank.

⊕ Sie lässt sich bequem per Hebel im Kofferraum oder per Schlaufe an der Sitzlehne umlegen; dabei senkt sich auch die Rücksitzfläche ab, so dass sich eine fast ebene Ladefläche ergibt. Die Kopfstützen müssen nicht abgezogen werden. Die Schlaufen verschwinden aber gerne hinter dem Sitzpolster. Vom Kofferraum und vom Fahrerplatz aus können die Sitze per Knopfdruck wieder elektrisch aufgestellt werden. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es unter dem Kofferraumboden aufklappbare Stauboxen. Ebenso ist ein einhängbares Gepäcknetz vorhanden.

2,0 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Bedienung des Nissan fordert durchschnittlichen Gewöhnungsaufwand. Die Außenbeleuchtung inklusive Nebellampen wird, typisch für japanische Fahrzeuge, am Blinkerhebel bedient.

⊕ Die Lenksäule lässt sich elektrisch in Höhe und Reichweite einstellen (mit Memory). Wichtige Funktionen sind in den beiden Lenkstockhebeln und in den Lenkradtasten untergebracht. Die Pedalerie ist einwandfrei angeordnet, die Platzverhältnisse außen herum großzügig. Ein stehendes Gaspedal wäre aber feiner zu bedienen. Der Wählhebel ist in der Mittelkonsole günstig positioniert, die Shiftlock-Technik behindert manchmal das Verlassen der Parkposition unnötig. Gestartet wird dank serienmäßigem Keyless-Access per Startknopf. Er ist gut einsehbar und beleuchtet. Der eigentliche Startvorgang beginnt aber nach Antippen des Tasters unerwartet spät. Bei kalter Maschine vergehen einige Sekunden bis zum Betätigen des Anlassers. Scheibenwischer und Abblendlicht werden per Sensor aktiviert (Serie). Günstig positioniert ist das Radio. Es kann auch per Lenkradtasten und (allerdings komplizierter) Sprachsteuerung bedient werden. Das Bose-Soundsystem mit seinen elf Lautsprechern vermittelt sehr guten Raumklang. Serienmäßig werden die Sitze elektrisch justiert. Die beheizten Außenspiegel können elektrisch eingestellt und angeklappt werden. Die Instrumente sind gut ablesbar, Kontrollleuchten für alle wichtigen Funktionen (inkl. Abblendlicht) vorhanden. Die roten Ringe rund um die Analoganzeigen sind schick, stören aber eher beim Ablesen der Skalen. Ein Bordcomputer zeigt u.a. Verbrauch und Reichweite an. Das Autobahnblinken (1x tippen, 3x blinken) vereinfacht die Spurwechsel. Serienmäßig ist der Tempomat an Bord.

⊖ Die Klimabedienelemente sind zu tief positioniert und klein angeschrieben. Auch die Bedienung ist nicht grundlegend logisch aufgebaut, die Doppelbelegung der Dreh-/Drückregler nicht sofort durchschaubar. Die Tasten sind zu schmal. Im Menü versteckt ist die Außentemperaturanzeige, die nicht dauerhaft angezeigt werden kann. Das Tastenfeld des Navigationssystems ist vom Fahrer weg geneigt und deswegen schlecht einsehbar. Unsinnig positioniert (vor dem Wählhebel) sind die Schalter für die Sitzheizung und das Mitteldifferenzial. Unbeleuchtet sind die Tasten am Dachhimmel, die der Tankklappenentriegelung und ein großer Teil der Scheibenheber. Vor allem beim Berganfahren nervt die Fuß-Feststellbremse, welche durch erneuten Tritt aufs Pedal wieder gelöst wird. Angurten ist auf allen Plätzen erschwert: Vorne stört der breite Ablagekasten zwischen den Sitzen, hinten sind die Gurtschlösser lose.



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

1,4 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis 1,95 m Größe bequem Platz, die Innenbreite und die Kopffreiheit sind üppig, das subjektive Empfinden der Insassen makellos.

2,1 Raumangebot hinten*

Im Fond befinden sich zwei vollwertige Sitzplätze, der Mittelplatz sollte als Notsitz betrachtet werden.

⊕ Auf den Rücksitzen können sogar 2 m große Personen noch bequem sitzen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Auch in der Breite wird man nicht eingeengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,7 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Die Fahrwerksabstimmung ist insgesamt ausgewogen. Lange Fahrbahnunebenheiten werden gut geschluckt, kurze Wellen werden nicht so sauber abgefedert und bringen die Karosserie kräftig in Bewegung. Einzelhindernisse nimmt die Federung aber gelassen in Kauf. Die Stuckerneigung ist gering. Die Karosseriebewegungen um die Querachse sind gering, um die Längsachse (beim Kurvenfahren) für ein hohes Fahrzeug auch gut tolerierbar. Beladung macht den Murano tendenziell komfortabler.

2,6 Sitze

⊕ Beim Fahrersitz lässt sich nicht nur die Sitzhöhe, sondern auch die Neigung der Sitzfläche gut justieren. Die Polsterung ist auf allen Plätzen komfortabel. Vorne wie hinten sind die Lehnen sehr hoch und stützen den Rücken großflächig - nicht nur bei einem eventuellen Heckaufprall. Der Fahrer sitzt entspannt, die Beine werden gut unterstützt. Der nicht genutzte linke Fuß kann auf der Fußstütze sauber abgestellt werden. Am Fahrersitz ist eine Lordosenstütze vorhanden, deren Höhe sich aber nicht justieren lässt.

⊖ Haltlos rutscht man auf den Sitzen vorn und hinten hin und her, Gründe sind das glatte Leder und die fehlende Konturierung. Bei Hitze wirkt der Lederbezug schweißtreibend, abgemildert aber durch die Perforierung der Mittelbahnen. Der Beifahrersitz kann nicht in der Höhe eingestellt werden - für ein Auto dieser Preisklasse ein Armutszeugnis.

2,0 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein niedriger Geräuschpegel von 67,4 dB(A). Der Motor ist zwar deutlich zu hören, nervt die Insassen aber nicht unnötig und wird ab ca. 140 km/h von den ausgeprägten Windgeräuschen übertönt, die zum Großteil von der Schiebedachkonstruktion kommen. Weitere nennenswerte Fahrgeräusche treten nicht auf.

3,8 Klimatisierung

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

⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik (mit Pollenfilter) gibt es serienmäßig. Somit kann die Temperatur für Fahrer und Beifahrer separat gewählt werden.

⊖ Die Heizleistung ist katastrophal. Um auf den vorderen Plätzen Raumtemperatur zu erreichen vergehen 21 Minuten, hinten darf man sich noch zwei Minuten länger gedulden. Auch die maximale Heizwirkung hält sich auf allen Plätzen in Grenzen. Die Luftverteilung kann nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und in vorgegebenen Kombinationen vorgenommen werden. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht komplett versenken.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Murano mit Dieselmotor sind durchschnittlich. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen 6,3 Sekunden.

2,8 Laufkultur

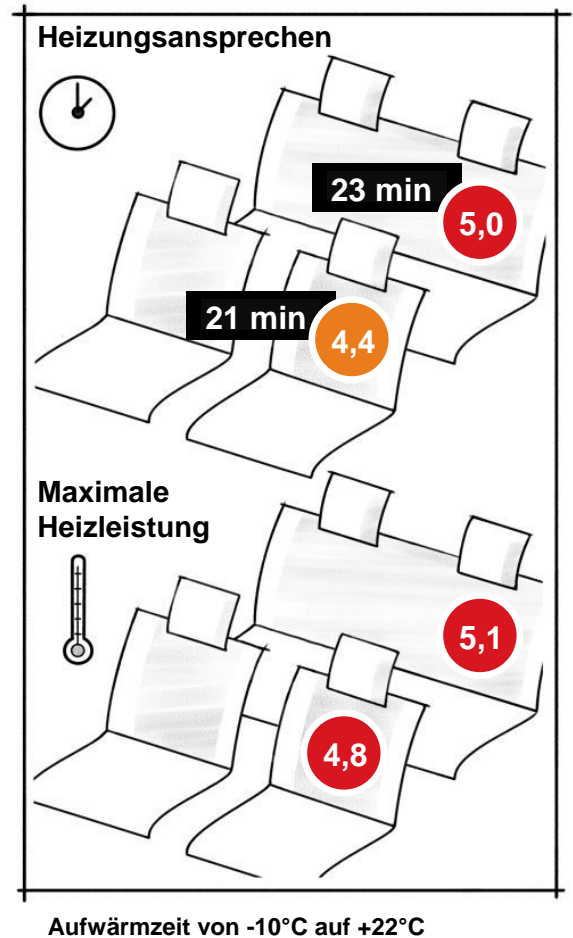
Das Verbrennungsprinzip des Selbstzünders spürt man im Innenraum deutlich, aber tolerierbar. Vibrationen treten in jedem Betriebszustand dezent auf. Das Motorengeräusch hat etwas Nutzfahrzeugcharakter, Brummen oder Dröhnen sind ihm aber fremd.

2,0 Schaltung

⊕ Im Murano arbeitet serienmäßig ein Sechsgang-Automatikgetriebe, welches seinen Dienst komfortabel und zügig verrichtet. Die automatische Gangwahl ist sinnig, bei Bedarf kann der Fahrer die Fahrstufen aber auch manuell anwählen. Die Bedienung des Wählhebels einfach, Shiftlock und eine Sperrtaste verhindern Fehlbedienung. Beim Betätigen der Bremse gibt die Shiftlock-Technik den Wählhebel aber manchmal verzögert frei und verhindert somit ein zügiges Anfahren.

2,0 Getriebeabstufung

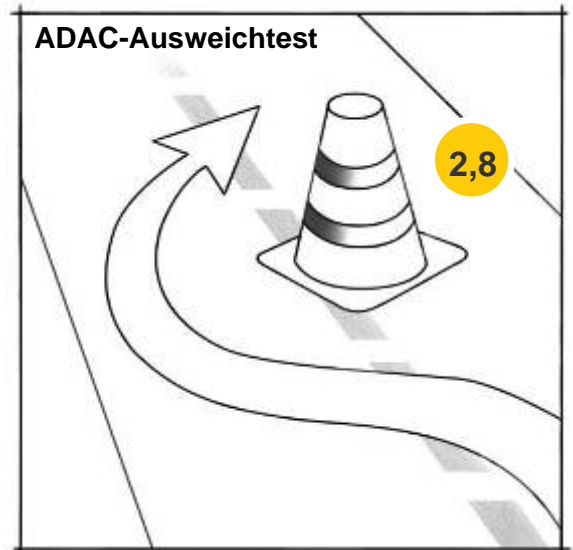
⊕ Die einzelnen Übersetzungsstufen sind sinnig gewählt, der Dieselmotor läuft immer in Drehzahlbereichen, in denen er sein Drehmoment zur Geltung bringen kann. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang gerade mal mit 2.400 Umdrehungen pro Minute, wodurch nicht unnötig Kraftstoff verschwendet wird.



2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Wagen fährt bei jedem Tempo richtungsstabil. Muss man in kritischen Situationen plötzlich ausweichen, hilft das elektronische Stabilitätsprogramm dem Fahrer, Schleudern zu vermeiden. Das serienmäßige Allradsystem sorgt auch auf losem oder glattem Untergrund für gutes Vorwärtskommen: im Normalfall werden nur die Vorderräder angetrieben. Haben diese nicht ausreichend Haftung, schaltet das System die Hinterräder dazu. Beim ADAC Ausweichtest kann der Murano nicht 100% überzeugen. Er untersteuert deutlich, wobei das Verhärten der Lenkung um die Mittellage sehr unangenehm auffällt. Schleudern oder gar eine Kipptendenz werden vom ESP sehr effektiv unterbunden.



2,2 Kurvenverhalten

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

Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,0 Lenkung*

Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung zufriedenstellend an. Sie vermittelt dem Fahrer nur einen durchschnittlichen Kontakt zur Fahrbahn - die großen Reifen mit relativ hoher Flanke tragen ebenso dazu bei. Die Lenkübersetzung geht in Ordnung, führt aber auch dazu, dass in Verbindung mit dem Wendekreis von 12,6 m beim Rangieren viel gekurbelt werden muss.

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

3,1 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Murano im Schnitt 39 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest und wird bei sehr hoher Beanspruchung nicht schlechter.

⊕ Die Bremsanlage ist gut dosierbar und spricht, nicht zuletzt wegen des serienmäßigen Bremsassistenten, zügig an.

2,9

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der Nissan Murano verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Ebenso warnen Rückleuchten und Rückstrahler in geöffneten Türen. Die LED-Rückleuchten sprechen bei plötzlichem Bremsen besonders schnell an und werden vom nachfolgenden Verkehr gut erkannt.
- Der Kraftstoffeinfüll-Stutzen befindet sich auf der linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

2,5

Passive Sicherheit - Insassen

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

- +** Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Der Murano verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Window-Airbags. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft anbringen.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis 1,70 m Größe - das ist deutlich zu wenig. Verbandskasten und Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden verstaut und können bei beladenem Gepäckabteil nicht erreicht werden.

3,4

Kindersicherheit

Ein Crashtest nach EuroNCAP liegt nicht vor.

- +** Auf den Außenplätzen der Rückbank stehen Isofixhalterungen und Ankerhaken (letzterer auch auf dem Mittelsitz) zur Verfügung, damit können Kindersitze sicher installiert werden. Auf den äußeren Plätzen und dem Beifahrersitz können auch mit den Gurten alle gängigen Kindersitzmodelle sicher befestigt werden. Der hintere Mittelplatz ist dafür ungeeignet.
- Der Beifahrerairbag ist nicht abschaltbar, so darf kein rückwärtsgerichteter Kindersitz auf dem Beifahrersitz montiert werden. Hinten erschweren die losen Gurtschlösser das Angurten von Kindersitzen. Die hinteren Fensterheber haben keinen Einklemmschutz und stellen so ein hohes Sicherheitsrisiko insbesondere für spielende Kinder dar. Aufgrund der einfachen Bedienbarkeit können die Kindersicherungen an den hinteren Türen auch ohne Probleme von Kindern deaktiviert werden.

3,5

Fußgängerschutz

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

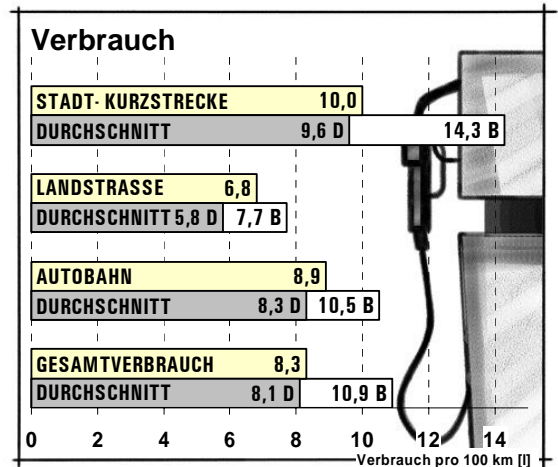
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch erzielt der Diesel-Murano keine Bestwerte. Der durchschnittliche Testverbrauch liegt bei 8,3 l/100 km. Im Stadtverkehr konsumiert er 10,0 Liter, außerorts 6,8 Liter und auf der Autobahn 8,9 Liter auf 100 Kilometer. Der CO₂-Ausstoß liegt bei 219 g/km und führt somit zu 26 Punkten im ADAC-EcoTest.

1,9 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des Murano 2.5 dCi ist - nicht zuletzt durch seinen serienmäßigen Partikelfilter - gering. Im Vollastbetrieb beim Autobahnzyklus lässt er aber Raum für weitere Verbesserungen. Der Stickoxidanteil ist hier leicht erhöht. Das Resultat des ADAC-EcoTests sind 41 Punkte, welche zusammen mit den CO₂-Punkten zu 67 Punkten und somit drei Sternen führt.



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

3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,2 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil von den Kraftstoffkosten bestimmt. Der durchschnittliche Verbrauch führt, trotz günstigem Dieselmotorkraftstoff, auch zu einem durchschnittlichen Ergebnis bei den Betriebskosten.

3,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Nissan gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

3,4 Wertstabilität*

Dem japanischen SUV wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Praktisch ist er, aber nicht wirklich sparsam. Ein Modellwechsel wird vermutlich in naher Zukunft anstehen.

3,2 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 49.390 € liegt der Murano im Mittelfeld seiner Klasse.

⊕ Das Ausstattungsniveau ist hoch. Um das ADAC-Standardniveau zu erreichen, muss gerade einmal die Metallic-Lackierung für 820 € optional geordert werden.

5,4 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten sind immens. Bei der Kfz-Versicherung ist nur die Teilkaskoklasse finanzierbar, Haftpflicht und Vollkasko rangieren am obersten Ende der Skala. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt üppige 417 €.

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Trotz der unbeschreiblich hohen Fixkosten liegt der Murano bei den monatlichen Gesamtkosten im Mittelfeld seiner Klasse. Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten und der Wertverlust sind durchschnittlich.

DIE MOTORVARIANTEN			
in der preisgünstigsten Modellversion			
TYP	3.5 V6	2.5 dCi	
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	4/2488	
Leistung [kW(PS)]	188(256)	140(190)	
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	334/4400	450/2000	
0-100 km/h[s]	8,0	10,5	
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	196	
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	11,4 S	8,3 D	
CO2 [g/km]	261	210	
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/27/24	23/27/24	
Steuer pro Jahr [Euro]	352	417	
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1085	957	
Preis [Euro]	47.040	45.590	

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		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 aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R20
Reifengröße (Testwagen)	235/55R20V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,55 m
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,1/ 6,8/ 9,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	210g/km / 219g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4834/1885/1730 mm
Leergewicht/Zuladung	2035 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/785 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1585 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	82 l
Reichweite	985 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	157 Euro
Monatliche Werkstattkosten	80 Euro
Monatliche Fixkosten	140 Euro
Monatlicher Wertverlust	631 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.008 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/27/24
Grundpreis	49.390 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 Murano 2.5 dCi Executive 4x4 Automatik

AUSSTATTUNG

TECHNIK

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

INNEN

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

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹ **2,6**

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest