



# Die günstigen Großen

Wer einen richtig großen Geländewagen mit viel Anhängelast und ausreichend Komfort zu einem günstigen Preis sucht, kommt an diesen vier Kandidaten nicht vorbei. Der günstigste ist hier der beste



Mitsubishi Pajero Classic 2.5 TD



Nissan Terrano 3.0 Di lang



Land Rover Discovery 2.5 Td5



Hyundai Terracan 2.9 CRDi



baute Nissan Terrano II (Nissan nennt ihn jetzt nur noch Terrano) kaum teurer. Auch seine Allradtechnik ist simpel gestrickt, aber immerhin hat er seit neuestem den modernen Patrol-Turbodiesel mit 154 PS unter der Haube.

Ein wenig aus der Reihe tanzt der Land Rover Discovery Td5. Für das im Preis sogar gesenkte neue Modell bezahlt man ab 30 800 Euro, und von Simpel-Technik kann man hier wahrlich nicht sprechen. Vorn sitzt ein 139-PS-Turbodiesel mit hypermoderner Pumpe-Düse-Direkteinspritzung sowie jeder Menge Elektronik. Für die Hinterachse gibt es eine Luftfederung, für beide Achsen eine – dringend notwendige – elektrohydraulische Seitenneigungsbegrenzung zum reduzierten Paketpreis von 1580 Euro.

Für alle vier gilt, dass sie klassische Geländewagen-Konstruktionen darstellen und auch klassische Geländewagen-Proportionen zeigen. Alle sind über 1,80 Meter hoch. Neumodische Dinge wie selbsttragende Karosserien oder filigrane Federbein-Einzelradaufhängungen sucht man vergebens.

### Gemeinsamkeit: Ein solider Leiterraum bildet das Rückgrat

Alle vier tragen ihr Blechkleid auf einem soliden Leiterraum, alle vier haben hintere Starrachsen (der Land Rover zusätzlich auch vorn), alle vier besitzen eine separate Geländeuntersetzung zur Erhöhung der Zugkraft. Die Länge der Karosserien differiert nur um fünf Zentimeter: Zwischen 4,71 und 4,76 Meter sind die Kandidaten lang, Hyundai und Land Rover sind die kürzesten, der Mitsubishi ist der längste.

Auf das Raumgefühl im Innenraum hat dies nur wenig Einfluss. Aber es gibt einige Eigenheiten. Im Mitsubishi sitzt man relativ niedrig vor einem recht flach stehenden Lenkrad. Der Land Rover wirkt innen freundlich hell, aber man hockt wegen des dicken Mittel隧nells dicht an der Tür. Der Nissan hat deutlich weniger Innenbreite und fühlt sich nicht so großzügig an, während am Hyundai zu kurze Sitzflächen stören. Dass der Mitsubishi eigentlich bereits vor zwölf Jahren vorgestellt wurde, merkt man sofort an der traurigen Plastiklandschaft der Armaturentafel. Da haben sich die Koreaner bei Hyundai wesentlich mehr Mühe gegeben.

An der Bedienfreundlichkeit gibt es aber auch im Mitsubishi nichts auszusetzen, im Gegenteil. Seine altmodischen Drehregler für Heizung und Lüftung sind wesentlich schneller zu handhaben als die

Die Käufer streiken vielerorts: Die Geländewagen-Mittelklasse ist einfach unverschämte teuer geworden. Vor gerade mal acht Jahren kostete ein viertüriger Mitsubishi Pajero Diesel – Sinnbild der Geländewagen-Mittelklasse – rund 60 000 Mark. Heute ist der aktuelle Pajero nicht mehr unter 40 000 Euro, also rund 80 000 Mark, zu bekommen. Wer soll das bezahlen? Vor allem: Wer will das heute bezahlen?

Tatsache ist, dass die „Streikbrecher“, die so viel Geld ausgeben wollen, mehrheitlich auf Image-Marken wie Mercedes, BMW, Audi, Land Rover und Jeep abfahren – und dafür dann gern noch höhere Preise zahlen. Die „Japaner“ ha-

ben in dieser Klasse das Nachsehen. Die Verkaufszahlen von Mitsubishi, Toyota, Nissan und Isuzu schrumpfen in der großen Klasse deutlich zusammen.

Jetzt gibt es einen neuen Trend: Weiterhin nur 30 000 Euro, also rund 60 000 Mark, ausgeben und trotzdem einen großen Diesel-Geländewagen mit viel Ausstattung, Zuladung und Anhängelast fahren. Man verzichtet dabei gern auf hohe PS-Zahlen und hypermoderne Technik, aber dafür bleibt das Ganze bezahlbar. Die vier Kandidaten passen ideal zu diesem neuen Trend.

Der vor einem Jahr vorgestellte Hyundai Terracan aus Korea hat einen modernen Common-Rail-Tur-

bodiesel mit 150 PS unter der Haube, verzichtet aber auf aufwändige Fahrwerks- und Allradtechnik. Sein Grundpreis: nur 25 490 Euro.

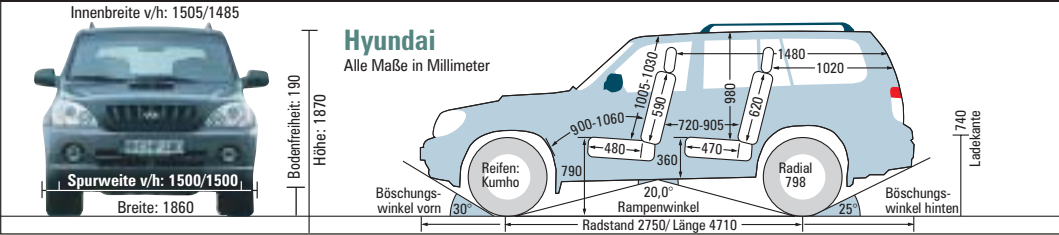
Ganz neu in Deutschland ist der Mitsubishi Pajero Classic, sozusagen der wiederauferstandene Pajero II. Er wurde dem aktuellen Pajero III zur Seite gestellt, weil die Kunden dessen Preise bestreiken. Der Preis von 29 500 Euro des in Japan gefertigten Classic überzeugt, zumal er über eine Komplettausstattung verfügt. Dafür bietet er mit seinem alten Wirbelkammer-Diesel (115 PS) und dem nur im Stand zuschaltbaren Allradantrieb Technik von gestern.

Mit 32 190 Euro bei guter Ausstattung ist der seit 1993 in Spanien ge-

Bitte umblättern

Fotos: Christian Bittmann, Sven Krieger

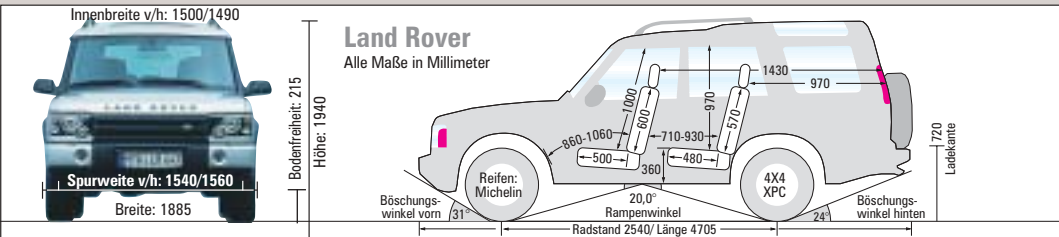
Abmessungen



Der Hyundai nutzt seine Länge gut für Innen- und Kofferraum aus. Dabei hilft ihm auch, dass sein Ersatzrad als einziges in diesem

Vergleich Länge sparend unter dem hinteren Überhang statt außen an der Hecktüre untergebracht ist. Das macht ihn auch über-

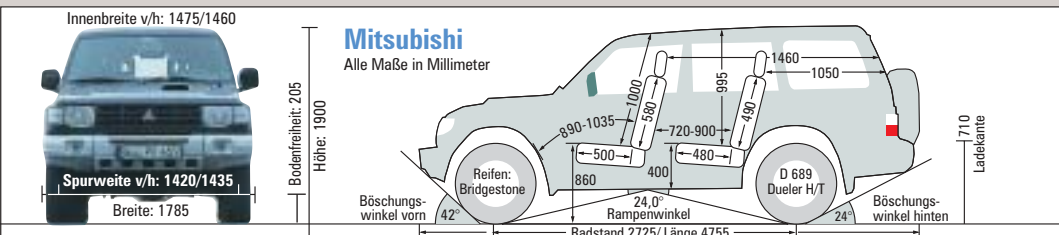
sichtlicher beim Rangieren. Leider hat der Terracan mit mageren 190 mm die geringste Bodenfreiheit in diesem Vergleich.



Der Land Rover Discovery ist der König des Hecküberhangs. Der Brit ist genauso lang wie die anderen, hat aber einen viel kürzeren

Radstand. Das schränkt den Innenraum ein. Durch die Stufe im Dach gewinnt der Discovery Gepäckraumhöhe, muss mit 1,94 m

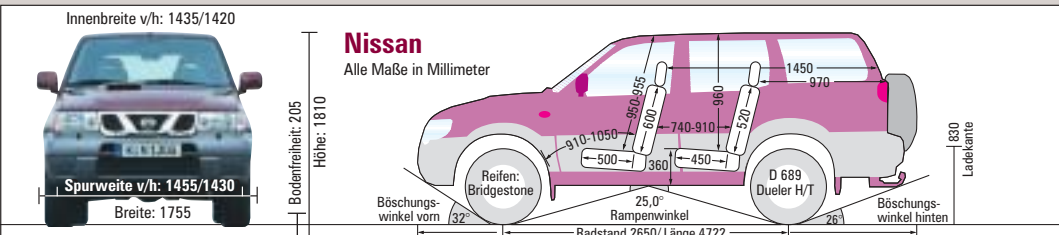
Gesamthöhe aber bei manchen Garagen draußen bleiben. Mit 215 mm erreicht der Disco den Bestwert bei der Bodenfreiheit.



Der Mitsubishi Pajero der nun wiederlebten zweiten Generation ist ein paar Zentimeter länger als die anderen drei und hat den

längsten Kofferraum bei umgeklappter Rückbank, aber den knappsten Kniearm hinten. Durch den superkurzen Frontüberhang ergibt

sich ein sehr guter vorderer Böschungswinkel. Völlig ausreichend ist die Bodenfreiheit des Pajero von 205 mm.

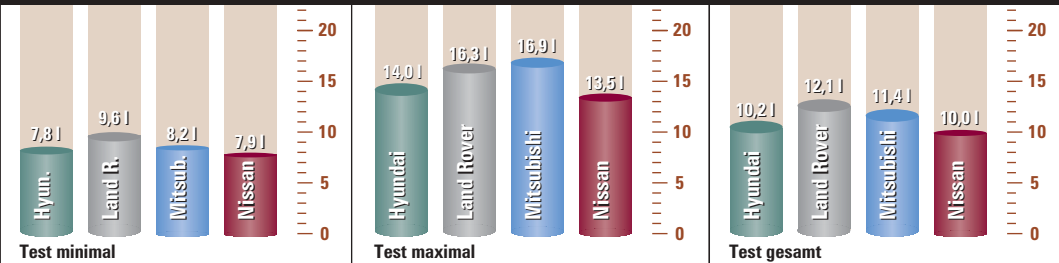


Der Nissan Terrano (jetzt ohne „II“ in der Typenbezeichnung) ist das schmalste Auto in diesem Vergleich. Das merkt man auch im

Innenraum. Dafür verwöhnt der Nissan mit dem größten Kniearm im Fond. Wer Gepäck einladen will, den behindert die be-

sonders hohe Ladekante in 830 mm Höhe. Über die 205 mm Bodenfreiheit kann man nicht klagen.

Verbrauch



Hyundai und Nissan verbrauchen mit ihren großen Dreiliter-Motoren stets weniger als

die kleinen 2,5-Liter, besonders bei flotter Autobahnfahrt. Dem Land Rover macht hier

sein hoher Aufbau zu schaffen, der Mitsubishi hat einen alten Wirbelkammer-Diesel.

Gewichtsverteilung/Zuladung



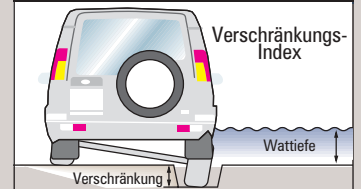
Der Transportkönig ist der Land Rover: 700 Kilo Zuladung und 3,5 Tonnen Anhängelast – mehr bietet hier keiner. Der etwas kopflastige Hyundai schafft allerdings kaum we-

niger. Seine 3,5 Tonnen Anhängelast gelten jedoch offiziell nur bis 10% Steigung. Bemerkenswert ist die schon ohne Beladung deutlich hecklastige Gewichtsverteilung des

Mitsubishi Pajero Classic; er darf immerhin 3,3 Tonnen ohne jede Einschränkung an den Haken nehmen. Der Nissan Terrano ist trotz des aus dem großen Patrol stammenden Mo-

tors der Leichteste in diesem Vergleich und bleibt als Einziger unter der Zwei-Tonnen-Marke. Meist völlig ausreichend: seine vollen drei Tonnen Anhängelast.

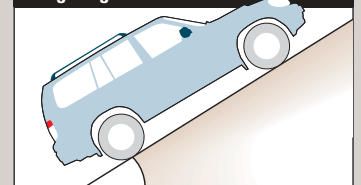
Verschränkung/Wattiefe



Hyundai:	Verschänkungs-Index: 85 %	Wattiefe: 500 mm, Verschränkung 235 mm
Land Rover:	Verschänkungs-Index: 118 %	Wattiefe: 500 mm, Verschränkung 300 mm
Mitsubishi:	Verschänkungs-Index: 83 %	Wattiefe: 600 mm, Verschränkung 225 mm
Nissan:	Verschänkungs-Index: 94 %	Wattiefe: 450 mm, Verschränkung 250 mm

Alle vier erreichen echte Geländewagenwerte und sind damit offroad viel besser als aktuelle SUVs. Bei der Flexibilität des Fahrwerks brilliert traditionell der Land Rover. Seine Verschränkungswerte sind erstklassig. Das hilft auf besonders buckeligem Untergrund weiter.

Steigfähigkeit



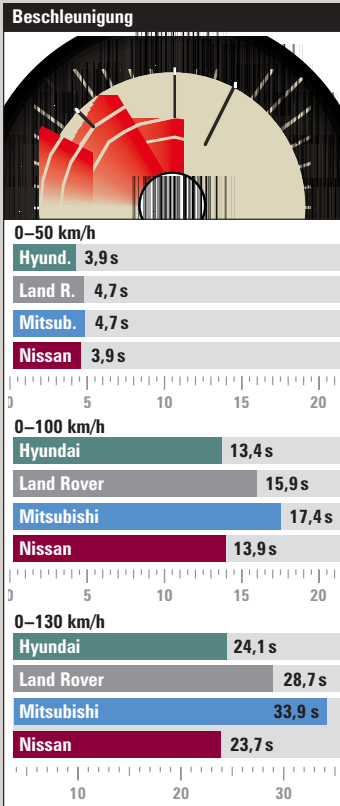
Hyundai	140 %
Land Rover	129 %
Mitsubishi	86 %
Nissan	95 %

Dank kurzer Geländeuntersetzung schaffen Hyundai (2,48:1) und Land Rover (2,74:1) selbst die steilsten Anstiege mühelos. Aber auch Mitsubishi (1,93:1) und Nissan (2,02:1) geben erst spät auf. Der Mitsubishi verliert jedoch am Berg durch seinen verhältnismäßig drehmomentschwachen Motor.

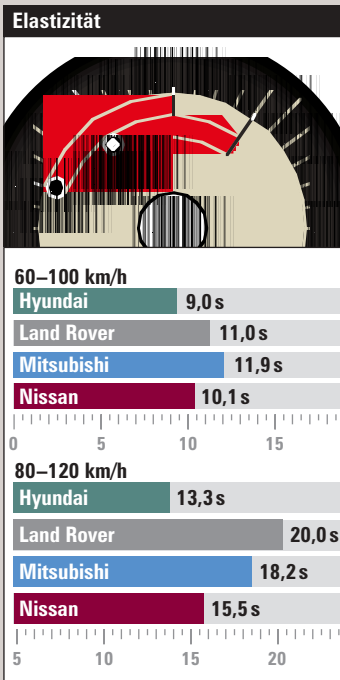
Reichweite

Hyundai	740 km
Land Rover	770 km
Mitsubishi	810 km
Nissan	800 km

Relativ geringe Unterschiede bei den Reichweiten, denn die beiden Spritsparer Hyundai und Nissan haben deutlich kleinere Tanks (75 und 80 Liter). Land Rover und Mitsubishi brauchen mehr Kraftstoff, können aber auch mehr bunkern (93 und 92 Liter).



Hyundai und Nissan hängen die beiden anderen problemlos ab. Bis 120 km/h hat der kürzer übersetzte Hyundai leicht die Nase vorn, bei höheren Geschwindigkeiten zieht der leichtere Nissan davon. Der Land Rover bleibt mit seinem kleineren Motor und dem hohen Aufbau zurück. Dem Mitsubishi fehlt es einfach an ordentlich Mumm im Motor.



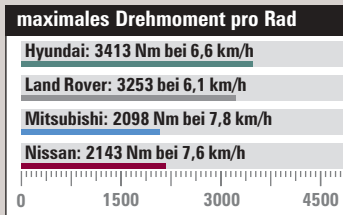
Starker Motor plus kurze Gesamtuntersetzung ergibt die besten Elastizitätswerte für den Hyundai. Der Nissan hat die motorschonendste Übersetzung, aber genügend Kraft, um dennoch schaltfaul gefahren werden zu können. Der Land Rover braucht im eher lang übersetzten Fünften mehr Zeit, um in Schwung zu kommen. Dagegen versucht Mitsubishi, den schwächeren Motor mittels ultrakurzer Übersetzung zu vertuschen.

Technische Daten	Hyundai	Land Rover	Mitsubishi	Nissan
Motor	4-Zyl.-Reihe-Turbodiesel	5-Zyl.-Reihe-Turbodiesel	4-Zyl.-Reihe-Turbodiesel	4-Zyl.-Reihe-Turbodiesel
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellenantrieb	4 pro Zyl./Zahnriemen	2 pro Zylinder/Kette	2 pro Zyl./Zahnriemen	4 pro Zylinder/Kette
Einspritzung	Direkt/el. Common-Rail	Direkt/el. Pumpe-Düse	Wirbelka./el. Verteil.-Pu.	Direkt/el. Verteil.-Pumpe
Hubraum	2902 cm <sup>3</sup>	2495 cm <sup>3</sup>	2477 cm <sup>3</sup>	2953 cm <sup>3</sup>
kW (PS) bei 1/min	110 (150)/3800	102 (139)/4200	85 (115)/4000	113 (154)/3600
Nm bei 1/min	333/2000	300/1950	240/2000	304/1600
Höchstgeschw. bei 1/min	166 km/h bei 4200	155 km/h bei 3850	153 km/h bei 4300	173 km/h bei 4075
Drehzahl bei 130 km/h im V.	3300/min	3275/min	3650/min	3050/min
Getriebe	5-Gang manuell	5-Gang manuell	5-Gang manuell	5-Gang manuell
Allradantrieb	zuschaltbar w. der Fahrt	permanent, Zentraldiff.	zuschaltbar im Stand	zuschaltbar w. der Fahrt
Kraftverteilung vorne:hinten	0:100 oder 50:50	50:50	0:100 oder 50:50	0:100 oder 50:50
Traktionshilfen	Differenzialbremse hi.	el. Schlupfreg. v. u. h.	Achssperre (100%) hi.	Differenzialbremse hi.
Testwagenbereifung	235/75 R 15	235/70 R 16	265/70 R 15	235/70 R 16
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	75 l/Diesel	93 l/Diesel	92 l/Diesel	80 l/Diesel
Wendekreis/Anhängel. gebremst	12,3 m/3500 kg	14,1 m/3500 kg	13,0 m/3300 kg	11,9 m/3000 kg

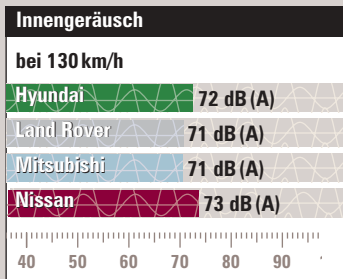
Betriebskosten/Garantien	Hyundai	Land Rover	Mitsubishi	Nissan
Steuerklasse	Euro 2	Euro 2	Euro 2	Euro 2
Steuer pro Jahr	445 (Antrag: 172) Euro	371 (Antrag: 172) Euro	371 Euro	445 Euro
Steuerbefreiung	keine	keine	keine	keine
Versicherungseinstufung	HPf 24/VK 27/TK 35	HPf 24/VK 28/TK 33	HPf 23/VK 20/TK 33	HPf 24/VK 24/TK 34
Werkstattintervalle	15000 km	20000 km	7500 km	15000 km
Garantien Technik	3 Jahre/100000 km	3 Jahre/100000 km	3 Jahre/100000 km	3 Jahre/100000 km
Durchrostung	6 Jahre	6 Jahre	6 Jahre	6 Jahre
Mobilität	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre

Preise/Ausstattungen	Hyundai	Land Rover	Mitsubishi	Nissan
Modell	Terracan 2.9 CRDi GLS	Discovery 2.5 Td5 S	Pajero Classic 2.5 TD	Terrano 3.0 Di Outdoor
ABS/ESP	S/N	S/N	S/N	S/N
Airbags	2	2	2	4
Automatikgetriebe	2030 Euro	1860 Euro	N	1490 Euro
Lederausstattung	2300 Euro*	2000 Euro*	N	3290 Euro*
Alufelgen	S	im Paket	S	S
Klimaanlage/-automatik	S/im Paket	N/S	S/N	S/N
2 Zusatzsitze	N	870 Euro	S	S
Metalliclackierung	490 Euro	630 Euro	S	490 Euro
Cassetten-Radio	Zubehör	S	Zubehör	S
el. Schiebedach	N	1280 Euro	N	790 Euro
Nebelscheinwerfer	S	S	N	S
<b>Grundpreis</b>	<b>29390 Euro</b>	<b>34550 Euro</b>	<b>29500 Euro</b>	<b>32190 Euro</b>

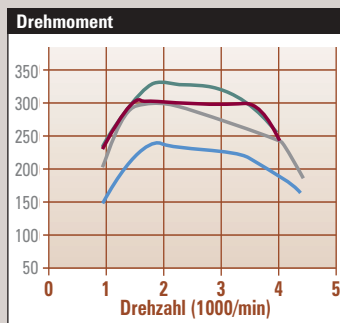
S = Serie, N = nicht lieferbar, \*im Paket



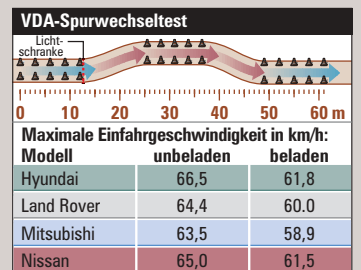
Fürs Gelände bringen Hyundai und Land Rover am meisten Kraft auf die Räder; der Koreaner durch Motorpower, der Brite durch eine superkurze Geländeuntersetzung. Mitsubishi und Nissan hinken da etwas hinterher, der Pajero wegen seines mauen Motors, der Nissan wegen der langen Übersetzung.



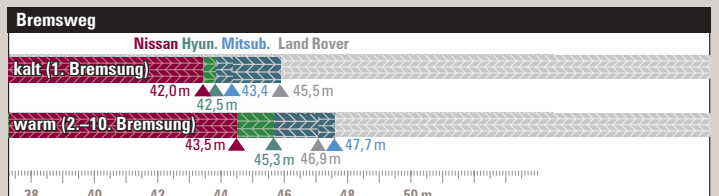
Alle vier sind nicht laut – wenn die Motoren warm sind. Kalt verärgern Land Rover und vor allem der Nissan die Nachbarn gehörig. Mitsubishi und besonders der Hyundai mit seiner Common-Rail-Technik bleiben leise.



Per Ladedruck pustet Land Rover den kleinen 2,5-Liter fast auf das Niveau des großen Nissan-Motors – allerdings nur in einem geringen Bereich. Vor allem beim Anfahren spürt man den Vorteil eines größeren Hubraums. Land Rover und Mitsubishi fallen hier ab.



ESP hat keiner, also muss man schon selber mitlenken. Bei allen vier Kandidaten wandert bei heftigen Ausweichmanövern das Heck nach außen, vor allem beladen. Hyundai und Nissan bleiben dabei recht gut beherrschbar, Mitsubishi und vor allem der mit teurer Lenkung geschlagene Land Rover verlangen viel fahrerisches Können.



ABS haben immerhin alle serienmäßig an Bord, ruhmreich bremsen dennoch keiner der vier. Am relativ besten zieht sich noch der Nissan Terrano aus der Affäre. Für eine Enttäuschung sorgt der Land Rover: Trotz überarbeiteter Bremsanlage verzögert das neue Modell keinen Deut besser als das bisherige. Die Bremswege sind einfach zu lang. Ein schwacher Trost ist dabei, dass der Mitsubishi mit heißen Bremsen noch länger bis zum Stillstand braucht.



Land Rover: rechts angeschlagene Hecktür, dritte Sitzreihe gegen Aufpreis



- ① Drehzahlmesser ohne roten Warnbereich
- ② Das Lenkrad hat einen sehr dicken Kranz
- ③ Heckscheibenwischer per Tastendruck
- ④ Gelbe Taste für die Bergabfahrlilfe HDC
- ⑤ Kleiner Hebel für die Geländeuntersetzung
- ⑥ Der linke Fuß hat nur wenig Platz

Tiptasten-Displays in Hyundai und Land Rover.

In Fahrt fühlt sich der Land Rover stets ein wenig hochherrschaftlich an. Man sitzt betont erhöht, der Fünfzylinder klingt etwas vornehmer als die Vierzylinder der Konkurrenz, und die Innenausstattung wirkt britisch kühl – jedenfalls anders als bei den Fernostfabrikaten.

An einige Details muss man sich aber gewöhnen. Die Scheibenwischer nehmen die Arbeit erst auf, wenn man den Lenkstockhebel dreht statt auf- und abbewegt. Der Heckwischer wird per Taste am Instru-

mententräger aktiviert, und die weit auseinander stehenden Pedale stellen selbst Gummistiefelträger mit Schuhgröße 47 nicht vor Probleme.

### Bei Nissan und Hyundai sind die Turbolöcher noch am kleinsten

Die drei Fernost-Konkurrenten leisten sich kaum Besonderheiten bei der Bedienung. Dafür gibt es erhebliche Unterschiede beim Temperament. Der Mitsubishi überspielt seine Leistungsschwäche mittels arg kurzer Gesamtübersetzung, die auf der Autobahn zu einem sehr hohen

Drehzahlniveau führt. Die schonendste Übersetzung im fünften Gang haben Nissan und Land Rover, wobei der Briten stets etwas untermotorisiert wirkt. Am kräftigsten fühlen sich Hyundai und Nissan an; auch deshalb, weil ihre größeren Motoren schon beim Anfahren einigermaßen bei Kräften sind. Knapp drei Liter Hubraum sind eben mehr als 2,5 Liter – auch und erst recht im Turbozeitalter. Bei Mitsubishi und Land Rover sind schon deshalb die Turbolöcher größer.

Den kultiviertesten Fahreindruck hinterlässt der Hyundai: Kräftiger

und leiser Motor, angenehme Federung, gute Sitze, problemlose Lenkung – hier passt alles zusammen.

Der Land Rover wirkt weniger souverän, weil man bei ihm wesentlich mehr auf korrekte Drehzahlen achten muss; sonst schlafft der Turbodiesel ab. Außerdem bedarf seine teigige und gefühllose Lenkung einiger Gewöhnung.

Dem Mitsubishi fehlt es an Kraft, die Lenkung wirkt zudem zappelig. Beim Nissan stört eigentlich nur der vor allem bei Kälte unangenehm hart nagelnde Motor; sonst kann er mit dem Hyundai mithalten.



- ① Angenehme Fußstütze für das linke Bein
- ② Recht flach stehendes Lenkrad
- ③ Manuelle Klimaanlage serienmäßig
- ④ Praktisch bedienbare Heizung und Lüftung
- ⑤ Taste für die 100%-Hinterachssperre
- ⑥ Hebel für Allradantrieb und Untersetzung



Mitsubishi: rechts angeschlagene Hecktür, serienmäßig mit dritter Sitzreihe, die seitlich hochgeklappt werden kann





Hyundai: Der Einzige mit Kombiheckklappe, die allerdings nicht hoch genug aufschwingt; keine dritte Sitzreihe lieferbar



- 1 Sehr ansehnliche Kunststoffqualität
- 2 Leder: Teil des Komfort-Pakets (2300 Euro)
- 3 Auch das Holzdekor gehört zum Paket ...
- 4 ... und die Automatik für die Klimaanlage
- 5 Der Heckwischerschalter steckt hier
- 6 Drehschalter für Allrad und Untersetzung

Bei der Allrad- und Geländewer-tung sieht alles ganz anders aus. Hier punktet der Land Rover souverän. Als Einziger verfügt er über permanenten Allradantrieb, der auf der Straße bei Nässe und Glätte deutliche Sicherheitsvorteile bietet. Die simplen Zuschalt-Allradantriebe von Hyundai, Mitsubishi und Nissan taugen eigentlich nur als Anfahrhilfe. Oberhalb von 40 km/h kann man die Benutzung guten Gewissens nicht empfehlen, denn die Berechenbarkeit des Kurvenverhaltens und vor allem das Bremsvermögen können sich durch den

starr zugeschalteten Allradantrieb dramatisch verschlechtern. Im reinen Geländebetrieb ist die Simpeltechnik von Hyundai, Mitsubishi und Nissan kaum ein Nachteil, aber auch hier punktet der Land Rover weiter. Höchste Bodenfreiheit und eine sehr gut funktionierende Schlupfregelung durch automatischen Bremseneingriff (als Achsperrenersatz) bringen ihn fast immer weiter. Störend ist nur der ellenlange Hecküberhang. Dem Mitsubishi hilft seine serienmäßige 100-Prozent-Hinterachsperre häufig weiter, während die

automatischen Differenzialbremsen von Hyundai und Nissan in der Praxis nur eine enttäuschende Sperrwirkung im Gelände erzeugen. **Wenn's ums Geld geht, trumphen Mitsubishi und Hyundai auf** Dem Hyundai fehlt es im Vergleich zu den anderen außerdem an Bodenfreiheit. Stabil gebaut sind dafür alle vier. Auch ausgedehnten Geländebetrieb stecken sie klaglos weg. Bei den Kosten trumphen Hyundai und Mitsubishi auf. Sie sind beide gleichermaßen verlockend preis-

günstig in der Anschaffung. Der Mitsubishi führt überdies seine rund 20 Prozent günstigere Versicherungseinstufung ins Feld, dafür kann man den Hyundai wegen seines Gesamtgewichts von über 2,8 Tonnen vorteilhaft nach Gewicht besteuern lassen. Das funktioniert auch beim Land Rover. Aber der ist in der Anschaffung ausstattungsberichtigt rund 4000 Euro teurer als Hyundai und Mitsubishi; hinzu kommen die hohen Versicherungsprämien. Dazwischen liegt der Nissan, bei dem man nur 2000 Euro drauflegen muss.




- 1 Beiges Leder: Top-Style-Paket (3290 Euro)
- 2 Holzdekor gehört auch zu diesem Paket
- 3 Ein Cassettenradio ist stets serienmäßig
- 4 Lenkradfernbedienung für das Radio
- 5 Einfach bedienbare Drehregler für Heizung
- 6 Kleiner Hebel für Allrad und Untersetzung



Nissan: links angeschlagene Hecktüre, dritte Sitzreihe serienmäßig. Die kann flachgelegt oder hochkant gestellt werden



**ENDWERTUNG**

	max. Punkte	Hyundai	Land Rover	Mitsubishi	Nissan
					
<b>Karosserie/Qualität</b>	90	72	71	63	66
Platzangebot vorn	15	8	8	7	6
Platzangebot hinten	15	15	15	14	14
Kofferraum	15	15	15	15	15
Variabilität	15	8	8	5	8
Zuladung/Anhängelast	15	14	15	13	12
Qualität/Verarbeitung	15	12	10	9	11
<b>Fahrwerk/Sicherheit</b>	90	41	31	34	46
Ausweichverhalten	15	8	4	6	7
Beherrschbarkeit	15	7	4	6	7
Bremsweg	15	3	1	1	5
Sicherheitsausstattung	15	3	4	3	4
Bedienbarkeit	15	12	11	10	14
Sicht/Wendekreis	15	8	7	8	9
<b>Fahrfreude/Antrieb</b>	45	29	24	25	31
Motoreigenschaften	15	11	8	7	10
Getriebe/Schaltung	15	9	9	9	10
Handling/Lenkung	15	9	7	9	11
<b>Fahrleistungen</b>	45	34	24	22	34
Beschleunigung	15	11	8	6	11
Elastizität	15	14	10	10	13
Höchstgeschwindigkeit	15	9	6	6	10
<b>Komfort</b>	75	45	43	41	44
Federung/Dämpfung	15	8	8	7	9
Sitze/Sitzposition	15	9	8	7	8
Geräusche	15	9	8	8	6
Komfortausstattung	15	8	8	8	10
Klimatisierung	15	11	11	11	11
<b>Geländetauglichkeit</b>	90	45	64	45	41
Allradantrieb	15	4	12	3	4
Traktionshilfen	15	1	6	4	1
Untersetzung	15	11	11	10	9
Karosserie	15	10	9	11	10
Fahrwerk	15	8	13	7	8
Unempfindlichkeit	15	11	13	10	9
<b>Kosten</b>	75	30	21	31	29
Grundpreis	30	10	3	10	7
Verbrauch/Reichweite	15	8	6	8	10
Unterhaltskosten	15	5	5	6	5
Garantie	15	7	7	7	7
<b>Gesamt</b>	<b>510</b>	<b>296</b>	<b>278</b>	<b>261</b>	<b>291</b>

**Auto Bild alles allrad FAZIT**

Richtig gute Noten erreicht keiner der vier Kandidaten. Das liegt vor allem daran, dass diese preisgünstigen Geländewagen noch nicht auf dem neuesten Stand der Sicherheits- und Komforttechnik sind. Trotzdem gewinnt der Hyundai verdient wegen seines mit Abstand besten Preis-Leistungs-Verhältnisses. Außerdem leistet er sich nur wenige Schwächen, wie die geringere Bodenfreiheit und die teure Versicherung. Der Nissan folgt dem Hyundai auf dem Fuß. Sein lauter Motor und das knappere Platzangebot kosten Punkte. Mit etwas Abstand erreicht der Land Rover den dritten Platz. Warum? Weil seine hervorragende Geländetauglichkeit die Schwächen bei Bremsen, Ausweichverhalten und Fahrleistungen nicht ausgleichen kann. Dem veralteten Mitsubishi bleibt nur der letzte Platz. Motor, Allradantrieb und Bremsen sind von gestern – nur der Preis ist o.k. Martin Braun



Hyundai: recht träge Lenkung, aber kein Aufschaukeln



Nissan: nur leichtes Übersteuern, gute Beherrschbarkeit



Land Rover: kippt nicht dank ACE, aber nicht leicht zu steuern



Mitsubishi: beladen drängt das Heck deutlich nach außen



**ZEUGNIS**

**1 Hyundai Terracan**



- +**
  - sehr günstiger Preis
  - gute Fahrleistungen
  - niedriger Verbrauch
  - einwandfreie Verarbeitung
- - nur durchschnittliche Bremsen
  - relativ teure Versicherung
  - magere Bodenfreiheit
  - wenig Stehhöhe unter Heckklappe

296 Punkte = Note 3+

**2 Nissan Terrano**



- +**
  - niedriger Verbrauch
  - gute Fahrleistungen
  - angenehme Handlichkeit
  - brauchbare Bremsen
- - relativ wenig Geländetauglichkeit
  - recht lauter Motor
  - hohe Ladekante
  - wenig Innenbreite

291 Punkte = Note 3+

**3 Land Rover Discovery**



- +**
  - mit Abstand Besten im Gelände
  - höchste Zuladung und Anhängelast
  - Einziger mit permanentem Allrad
  - relativ langes Wartungsintervall
- - riesiger Wendekreis
  - relativ hoher Verbrauch
  - gewöhnungsbedürftige Lenkung
  - matte Bremsen

278 Punkte = Note 3

**4 Mitsubishi Paj. Classic**



- +**
  - sehr günstiger Preis
  - relativ günstige Versicherung
  - echte 100%-Hinterachssperre
  - hohe Reichweite
- - extrem kurzes Wartungsintervall
  - Allrad nur im Stand zuschaltbar
  - mäßige Fahrleistungen
  - stark nachlassende Bremsen

261 Punkte = Note 3-