PRAXIS-TEST

Kleine Zugpferde

Die Testkandidaten

Hyundai Santa Fé 2,0 CRDi
„Der Sanftmütige“

Land Rover Defender 90 Station
„Der Geländeprofi“

Mitsubishi Pajero Sport 2,5 TD
„Der Lastenesel“

Nissan X-Trail 2,2 dCi Elegance
„Die Familienkutsche“

Vier kompakte Geländewagen im Test: Zugfahrzeug, Betriebsauto oder Familienkutsche für den landwirtschaftlichen Betrieb. Fotos: Heil, Höner (1)

Vier Geländewagen der Kompaktklasse haben wir diesmal getestet. Sie sind preiswerter und sparsamer als die großen Geländewagen und zugkräftiger und geländegängiger als die PKW-Kombis.

Auf vielen Höfen leisten PKW-Kombis gute Dienste. Als Betriebs- und Familienauto sind sie Mädchen für alles: Düngersäcke transportieren, Ersatzteile besorgen und am Sonntag die Familie kutschieren. Mit großen Anhängern sind viele Kombis allerdings überfordert. Sie dürfen oft nur 1,6 t ziehen. Anhänger mit zwei Kühen oder Großpferden wiegen aber häufig mehr als 2 t.

Wer nicht illegal fahren will, braucht ein stärkeres Zugfahrzeug. Dicke Geländewagen (M-Klasse, Touareg, LandCruiser & Co.) sind vielen Landwirten zu teuer, zu groß und zu durstig. Es gibt aber auch kompaktere Offroader, die mehr ziehen dürfen als ein PKW, geländergängig sind und nicht viel mehr kosten als ein Kombi. Wir haben vier dieser kleinen Geländewagen getestet.

Einsteiger in die Geländewagenklasse

Sehr beliebt ist derzeit der Hyundai Santa Fé. Den geräumigen Koreaner treibt ein moderner Common Rail-Dieselmotor mit 113 PS an. Viele Extras bietet er serienmäßig (z. B. Klimaautomatik, Leichtmetallfelgen, elektrische Fensterheber). Abzüglich des Rabattes, den Bauernverbandsmitglieder erhalten, wird der Santa Fé in der Basisversion schon für knapp 23 000 € angeboten.

Zu den Bestsellern in dieser Klasse gehört der X-Trail von Nissan. Er ist das teuerste und gediegenste Fahrzeug in unserer Testgruppe. Der Grundpreis für das Modell Elegance liegt bei stolzen 31 990 €. Dafür gibt es die Klimaautomatik, die Lederausstattung und das Sechs-Gang-Getriebe ohne Aufpreis. Außerdem leistet der Common Rail-Diesel stolze 136 PS.

Der Pajero Sport von Mitsubishi basiert auf dem Pick-up L 200. Das bullige Aussehen, die hintere Starrachse und das derbere Fahrwerk verraten die Verwandschaft. Das Schwergewicht (knapp 2 t Leergewicht wird von einem altbewährten 2,5 l Turbodiesel angetrieben, der 115 PS leistet. Dank des stabilen Leiterrahmens darf der Pajero Sport 2,8 t ziehen.

Unser vierter Testkandidat ist der Urgroßvater der Geländewagen. Der Land Rover Defender wird seit 1948 gebaut. Abgesehen vom 5-Zylinder Turbodiesel mit 122 PS hat es nur wenig Weiterentwicklungen gegeben. Wir haben die kurze Version (Defender 90) getestet. Hier sind die hinteren Sitze längst im Kofferraum angeordnet. Wahlweise gibt es auch eine Langversion (Defender 110) mit echter Rücksitzbank. Aufgrund der stabilen Leiterrahmenkonstruktion darf der Land Rover 3,5 t ziehen. R. Lenge

Protzkarre oder Vernunftauto?

Geländewagen sind oft als Spritschlucker und Protzkarren verrufen. Dass sie durchaus Vernunftautos sein können, zeigen unsere Testwagen. Die Kompaktmodelle sind kaum teurer als Kombis und genauso sparsam, wenn sie über moderne Motoren verfügen. Sie dürfen mehr ziehen und der Allradantrieb hilft abseits der Straße und auf schmierigen Wegen. Der Hyundai und Nissan sind zwar keine Geländeprofis. Für viele Betriebe reicht die Geländegängigkeit jedoch vollkommen aus.

Übersicht: ***Die vier kompakten Geländewagen auf einen Blick***

		Hyundai Santa Fé 2.0 CRDi VGT GLS	Land Rover Defender 90 Station	Mitsubishi Pajero Sport 2,5 TD Intense	Nissan X-Trail 2,2 dCi Elegance
Technische Daten und Ergebnisse					
Motorleistung		**125 PS**	**122 PS**	**115 PS**	**136 PS**
Zyl./Hubraum	Anz./cm³	4/1991	5/2495	4/2477	4/2184
Leergewicht	kg	1838	1790	1990	1615
zul. Gesamtgewicht	kg	2520	2400	2510	2050
Anhängelast gebremst	kg	1870	3500	2800	2000
Länge x Breite x Höhe	mm	4500 x 1845 x 1730	3883 x 1790 x 2059	4610 x 1775 x 1735	4455 x 1765 x 1810
Bodenfreiheit	mm	207	235	215	200
Wendekreis	m	11,70	13,30	12,70	11,70
Gepäckraumvolumen	l	469/1473	1600	500/1720	410/1841
Sitzplätze		5	6	5	5
Getriebe		Automatik	5-Gang-Schaltgetriebe	5-Gang-Schaltgetriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigk.	km/h	165	130	145	180
Tankinhalt	l	65	59	74	60
Verbrauch	l/100km/h[1]	8,9	10,5	11,8	8,4
Preise und Kosten (€)					
Steuer	€/Jahr	321	401	371	340
Haftpflichtvers.	€/Jahr	934	1034	1002	814
Teilkaskovers.[2]	€/Jahr	163	125	372	202
Vollkaskovers.[3]	€/Jahr	909	764	1119	909
Wartungsintervalle		15000 km	20000 km	15000 km[4]	20000 km
Basispreis (Grundversion, Schaltgetriebe)	€	27290	28800	28890	31990
Preis Testversion	€	32678	34520	29325	34940
Automatikgetriebe	€	1800	–	–	–
Klimaanlage/-automatik	€	Serie/Serie	1510/-	Serie/Serie	Serie/Serie
Lederausstattung	€	1850	Leder-/Stoffsitze nur im „SE“	Serie	Serie
Metallic-Lackierung	€	410	480	435	550
Navigationssystem	€	auf Wunsch	–	auf Wunsch	2400

[1] Testverbrauch Zeitschrift Off Road [2] ohne SB [3] 150 € SB [4] Motorenölwechsel 7500 km

Der Sanftmütige

Der Santa Fé fährt sich komfortabel wie ein PKW und bietet viel fürs Geld. Ein echter Offroader ist er nicht.

Hyundai Santa Fé 2,0 CDRi

An die äußere „geschwollene" Form muss man sich erst gewöhnen. Innen bietet der Koreaner für die Passagiere viel Platz und Komfort.

Zugegeben – das runde Design beim Santa Fé trifft nicht jeden Geschmack. Rundherum gelungen ist der Koreaner jedoch technisch und komfortmäßig. Kein anderer Wagen aus unserer Testgruppe bietet für die Passagiere so viel Platz. In unendlich vielen Ablagen und Halterungen können Reiseutensilien, Getränkedosen und Unterlagen verstaut werden.

Der Santa Fé bietet für den Fahrer und die Passagiere viel Platz. Das helle Material ist sehr schmutzempfindlich.

Die Halterung für das Reserverad ist eine Zumutung. Beim Radwechsel braucht man viel Kraft und ein paar Handschuhe.

Der Griff der Heckklappe befindet sich auf der rechten Seite. Zusätzlich lässt sich das Heckfenster öffnen.

Sogar im Kofferraum gibt es Fächer für Werkzeug, Verbandskasten, Handschuhe usw. Benötigt man den Wagenheber, muss der beladene Kofferraum allerdings komplett ausgeräumt werden. 469 l Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung. Bei umgeklappter Rücksitzlehne sind es 1473 l. Hier haben die anderen Testwagen z.T. deutlich mehr zu bieten. Für das Reserverad hat der Platz im Kofferraum nicht gereicht. Es befindet sich unter dem Fahrzeugheck und ist dem Straßendreck ausgesetzt. Nur mit viel Geschick und Kraft lässt es sich aus der Aufhängung wuchten bzw. wieder darin verstauen.

Gewöhnungsbedürftig ist der Griff der Kofferraumklappe. Er befindet sich rechts und ist bei angekuppeltem Anhänger von der linken Seite aus schlecht erreichbar. Erleichterung bringt das aufschwenkbare Heckfenster. Kleinere Gegenstände lassen sich dadurch bequem ein- und ausladen.

Das Ambiente im Inneren des Fahrzeugs ist angenehm. Allerdings sind der helle Kunststoff und die empfindlichen Ledersitze (Wunschausstattung) sehr empfindlich. Für die raue landwirtschaftliche Praxis wurde der Santa Fé ohnehin nicht gebaut. Es fehlt vor allem die nötige Geländetauglichkeit. Die Plastikschürzen der Karosserie stehen weit über und setzen oft auf. Die Bodenfreiheit ist gering. Ohne Getriebeuntersetzung und Vorderachs-Differenzialsperre bleibt der Wagen schnell im Dreck stecken. Wahlweise gibt es ihn sogar ohne Allrad. Eine interessante Alternative für Kunden, die vorwiegend auf der Straße fahren und einige tausend Euro sparen wollen.

Auf dem Asphalt zeigt das gut abgestimmte Fahrwerk seine Stärken. Hier fährt sich der Santa Fé wie eine moderne Limousine. Auf der Autobahn ist man entspannt mit bis zu 165 km/h unterwegs. Die Federung schluckt Unebenheiten selbst auf holprigen Feldwegen. Perfekt wäre der Fahrspaß mit einem besser abgestimmten Automatik-Getriebe. Unser Testwagen schaltete relativ spät und verzögert hoch.

Nichts zu meckern gab es beim Motor. Die 125 Pferdestärken machten vor unserem 2 t-Anhänger eine gute Figur. Beim Spritverbrauch befindet er sich in guter Gesellschaft mit dem X-Trail. 8,9 l/100 km sind für den 1,8 t schweren Wagen nicht zu viel. Die Anhängelast von 1870 kg ist zum Ziehen eines Zweipferde-Anhängers etwas knapp.

Unser Urteil

Der Santa Fé ist ein Softroader, mit dem man gut und gerne auf der Straße unterwegs ist. Das ideale Auto für die Familie und den nicht zu schweren Pferdeanhänger. Für wenig Geld bietet er Geländewagen-Feeling. Ein echter Offroader ist er nicht.

Der Geländeprofi

Der Defender ist im Gelände zu Hause. Auf der Straße bietet er zu wenig Komfort und Sicherheit.

Land Rover Defender 90 Station

Trotz gravierender Sicherheitsmängel und fehlendem Komfort macht es Spaß, mit dem Defender unterwegs zu sein. Ein echter Gelände-Klassiker mit persönlicher Note.

Der Defender ist ein Auto für Individualisten. Seit 1948 wird er fast unverändert gebaut, und trotzdem macht es immer noch Spaß damit zu fahren. Abseits befestiger Wege wegen der guten Geländetauglichkeit, aber auch auf der Straße, wo der Klassiker mit der persönlichen Note noch Aufsehen erregt.

Im Gelände profitiert der Land Rover von seiner kompakten Bauweise. Durch die kurzen Überhänge setzt der Wagen selbst an Gräben und steilen Böschungen nicht auf. Bei einer Wat-Tiefe von 50 cm durchfährt der Defender tiefe Pfützen und Schlammlöcher, ohne voll zu laufen. Dank der guten Untersetzung, dem permanenten Allradantrieb und der Traktionskontrolle meistert er extreme Steigungen und Gefällestrecken ohne Eingriff des Fahrers. Nur der Wendekreis ist mit 13,3 m zu groß.

Der Leiterrahmen macht das Fahrzeug unkaputtbar und verleiht ihm eine mögliche Anhängelast von 3,5 t. Der Motor wird damit gut fertig, man muss ihn allerdings hochtourig bei Laune halten. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Untersetzung.

Beim Thema Sicherheit hat sich beim Defender seit 1948 nicht viel getan. Airbags sucht man vergeblich. ABS gibt es nur gegen Aufpreis. Die Fahrgäste sitzen im Kofferraum längs zur Fahrtrichtung und können sich nur mit einfachen Beckengurten anschnallen. Kopfstützen und Polsterungen gibt es nicht.

Spartanisch ist das Innenleben des Land Rovers. Airbags sucht man hier vergeblich. ABS gibt es nur gegen Aufpreis.

Wenig Platz für große Fahrer. Das Zündschloss befindet sich links vom Lenkrad.

Andererseits kann der Kunde eine Klimaanlage für 1510 € bestellen. Die elektrischen Fensterheber gibt es sogar serienmäßig. Lüftungsdüsen zum Freiblasen der Seitenscheiben fehlen dagegen. Für zusätzliche Frischluft sorgen die Lüftungsklappen unter der Frontscheibe. Der freie Zugang nach Draußen lässt allerdings noch mehr Motorlärm ins Innere dringen.

Sitzkomfort sucht man beim Defender vergeblich. Der Fahrer muss sich zwischen die riesige Mittelkonsole, den Handbremshebel und das weit nach unten gezogene Armaturenbrett zwängen. Der Einstieg ist hoch, und große Fahrer stoßen gegen das Dach.

Für feine Sonntagsausflüge und lange Urlaubsreisen ist der Land Rover nicht geeignet. Bei 130 km/h ist Schluss, und der mangelnde Fahrkomfort verdirbt den Spaß an langen Autobahnfahrten. Für willkommene Unterbrechungen sorgt der häufige Boxenstopp an der Tankstelle: Bei einem Verbrauch von 10,5 l/100 km ist der 59 l-Tank eindeutig zu klein.

Vier „Safari-Sitze“ stehen im Kofferraum zur Verfügung. Kopfstützen und Dreipunktgurte gibt es nicht.

Sparsam fährt der Defender bei der Vollkaskoversicherung. Sie kostet etwa 300 € weniger als bei unseren anderen Testkandidaten. Dennoch ist der Klassiker kein Schnäppchen. Für den stolzen Grundpreis von 28 800 € bekommt man zwar ein außergewöhnliches, aber spartanisches Auto.

Unser Urteil

Der Defender ist ein Kultauto mit hervorragenden Geländeeigenschaften und einer stolzen Anhängelast von 3,5 t. Für so viel Geld kann man allerdings mehr Technik, Komfort und Sicherheit erwarten.

Der Lastenesel

Der Pajero Sport ist ein robustes und geländegängiges Zugfahrzeug mit Schwächen beim Fahrkomfort und Kraftstoffverbrauch.

Mitsubishi Pajero Sport 2,5 TD

Der bullige Pajero bietet Geländewagenfeeling pur. Bis zu 2,8 t darf er ziehen. Dank der umfangreichen Serienausstattung ist er preislich interessant.

Schlicht, aber praktisch und bequem ist der Pajero im Inneren. Die großen Spiegel gibt es serienmäßig.

Der Pajero Sport kann seine Herkunft nicht leugnen. Viele Eigenschaften wurden vom Pick-up L200 übernommen. Äußerlich ist die Abstammung an der gedrungenen Karrosse mit dem angeflanschten Kofferraumdach zu erkennen. Baugleich ist auch der stabile Leiterrahmen, der Anhängelasten von bis zu 2,8 t ermöglicht. Das Untersetzungsgetriebe, der zuschaltbare Allradantrieb und die Differenzialsperren sorgen für die gute Geländegängigkeit.

Abseits der Straße gibt es daher wenig zu kritisieren. Wir hätten uns lediglich einen kleineren Wendekreis (12,7 m) und eine bessere Sicht über die wuchtige Motorhaube gewünscht. Auch vor dem 2 t-Anhänger machte der bullige Japaner eine gute Figur. Mit der zusätzlichen Last auf der hinteren Starrachse liegt der Wagen gut auf der Straße. Mit eingeschalteter Untersetzung lässt sich das Gespann an starken Steigungen spielend anfahren und auf dem Hof bequem rangieren.

Ohne Anhänger reagiert das Fahrwerk deutlich bockiger. Unebenheiten schluckt die Federung nur schlecht. Außerdem wird der Wagen oberhalb von 120 km/h sehr laut. Die kurze Getriebeuntersetzung zwingt zum hochtourigen Fahren. 100 km/h erreicht der Pajero erst bei 3000 U/min. Bei Tempo 145 ist Schluss. Gleichzeitig kämpft die relativ schwache Maschine mit dem hohen Leergewicht von 2 t. Entsprechend groß ist der Durst: 11,8 l/100 km.

Ignoriert man den Lärm und den schlechteren Fahrkomfort, fühlt man sich im Pajero Sport wohl. Das Raumangebot ist großzügig. Die Sitze sind bequem und bieten guten Seitenhalt. Auch hinten genießen die Passagiere viel Beinfreiheit. Der Boden ist allerdings sehr hoch, so dass die Oberschenkel wenig Auflagefläche haben. Die mittlere Kopfstütze ist zu groß und versperrt den Blick durch den Innenspiegel. Wer ungehindert nach hinten blicken will, muss die Stütze abnehmen.

Die Ladekante ist stolze 82 cm hoch und stört beim Ein- und Ausladen.

Der Kofferraum ist nur 80 cm hoch, zwischen den Radkästen 95 cm breit und bei umgeklappter Sitzbank 165 cm lang.

Im Kofferraum bietet der Pajero viel Stauraum. Auf dem ebenen Boden lassen sich schwere Lasten gut verschieben. Zuvor müssen sie allerdings auf die hohe Ladekante (82 cm) gewuchtet werden. Für das Reserverad war kein Platz im Kofferraum. Es befindet sich außen unter dem Fahrzeugheck und verschmutzt sehr stark. Es lässt sich aber leichter herausnehmen als beim Hyundai Santa Fé.

Trotz des etwas geringeren Anschaffungspreises hat der Pajero viel zu bieten. Die Klimaautomatik und Ledersitze sind serienmäßig. Die beheizten Spiegel in Größe XL lassen sich elektrisch einklappen. Das Cockpit ist zwar schlicht, alle Instrumente und Schalter sind aber übersichtlich angeordnet. Die üppigen Türschweller sollen das Ein- und Aussteigen erleichtern. Sie sind aber vor allem Schmutzfänger, an denen man sich die Hosenbeine versaut.

Völlig unzeitgemäß sind die Ölwechselintervalle. Alle 7500 km muss das Motorenöl (ohne Filter) erneuert werden. Auch die Versicherungen langen beim Pajero kräftig hin. Für die Teilkasko und Vollkasko sind im Jahr etwa 200 € mehr fällig als bei den drei anderen Testkandidaten.

Unser Urteil

Der Pajero ist ein gutes Zugfahrzeug für schwere Anhänger. Mit seinem stabilen Leiterrahmen passt er ins Gelände und auf den Hof. Für lange Straßenfahrten fehlt der Fahrkomfort. Der hohe Spritverbrauch und das kurze Ölwechselintervall treiben die Unterhaltskosten in die Höhe.

Die Familienkutsche

Stark auf der Straße – schwach im Gelände. Der X-Trail ist ein komfortabler Allrounder und ein gutes Familienauto.

Nissan X-Trail 2,2 dCi Elegance

Er sieht gut aus, fährt sich angenehm wie eine Limousine und bietet viel Platz. Seine Ausgewogenheit machen den X-Trail zu einem der beliebtesten Autos in seiner Klasse.

Fahren wie im normalen PKW und trotzdem das Geländewagenfeeling spüren: Der X-Trail bietet beides. Auf der Straße kann es der elegante Japaner mit den Kombis seiner Leistungsklasse spielend aufnehmen. Reisegeschwindigkeiten von 150 bis 160 km/h fährt man entspannt und gerne. Auf 190 km/h beschleunigt die 136 PS-Maschine locker. Das serienmäßige 6-Gang-Getriebe hilft beim Kraftstoffsparen. Der moderne Common Rail-Motor verbraucht nur 8,4 l/100 km. Die Lenkung steuert das Fahrzeug präzise und hält es sicher in der Spur. Mit 11,7 m ist der Wagen äußerst wendig. Nur die Servolenkung und die Schaltung könnten leichtgängiger sein.

Der 7 Zoll große Bildschirm des Navi-Systems hilft beim Navigieren. Er zeigt die Umgebung sogar aus der Vogelperspektive. Selbst geübte Fahrer scheitern allerdings an der Bedienung per Joystick. Für einen stolzen Aufpreis von 2 200 € hätten wir mehr erwartet.

Keine Enttäuschung erlebt der Kunde beim Komfort. Lederausstattung, elektrische Sitzverstellung, großes Glasdach und Klimaautomatik gehören beim „Elegance“ zur Serienausstattung. Die Rückenlehnen der hinteren Sitzbank lassen sich in der Neigung verstellen. Die Sitzflächen sind lang und bieten viel Auflagefläche für die Oberschenkel. Alle Sitze verfügen über Dreipunkt-Gurte.

Vorne und hinten gibt es Fächer, Ablagen und Getränkehalter. Sogar im Kofferraum können Utensilien in den Seitenfächern und im Reserverad-Fach verstaut werden. Sehr viel Stauraum bietet der Kofferraum bei umgeklappter Rücksitzbank (1 841 l). Auf dem glatten Kofferraumboden lassen sich schwere Kisten und Koffer leicht verschieben. Die Ladung muss allerdings gut gesichert werden. Neun Ösen und ein Netz helfen dabei.

Im Gelände macht der X-Trail keine so gute Figur wie auf der Straße. 200 mm Bodenfreiheit sind nicht viel. Außerdem fehlt eine Getriebeuntersetzung. Mit dem Anhänger kamen wir an Steigungen nur mit schleifender Kupplung in Fahrt. Bei unserem Testfahrzeug rutschte die Kupplung bereits nach knapp 20 000 km Gesamtlaufleistung.

Der Fahrer hat einen angenehmen Arbeitsplatz. Gewöhnungsbedürftig sind die Instrumente in der Mitte des Armaturenbretts.

Sinnvolle Details, wie der Flaschenkühler, steigern den Komfort.

Hinten hat der X-Trail eine große Klappe. Stolze 1 841 l Kofferaumvolumen stehen zur Verfügung, wenn die hintere Sitzbank umgeklappt ist.

Unser Urteil

Der X-Trail ist ein ideales Familien- und Betriebsauto. Er bietet viel Komfort, fährt sich wie ein Kombi und ist sparsam. Normales Gelände meistert er ohne Probleme. Weit abseits der Straßen und vor großen Anhängern tut er sich jedoch schwer.