



Gebrauchtwagen

Ein vernünftiges Angebot

Die lange Bauzeit bürgt für Qualität: Erst nach zwölf Jahren bekam der **Nissan Terrano II** einen Nachfolger

Schon bei der Präsentation der Zwillinge Nissan Terrano II und Ford Maverick in Jahre 1993 waren sie im Grunde ihres schicken Blechs konservative Autos mit tausendfach bewährter Technik. Denn unter der modernen Hülle des italienischen Designstudios I.DE.A werkelte die damals bereits sieben Jahre alte Technik des Ur-Terrano I. Vorteile: niedrige Investitionskosten für den Hersteller und zuverlässige Technik für die Besitzer eines Nissan Terrano II oder Ford Maverick.

Und in diesem Falle hält die Praxis auch, was die Theorie verspricht. Technisch mag der Nissan zwar ein Sempel-Allradler sein, dafür ist er zuverlässig, langlebig und kosten-



Geteilt umklappbare Rücksitzbank

günstig. Gravierende Mängel und echte Schwachstellen sucht man vergebens. Einzig das Schaltgetriebe benötigt Aufmerksamkeit beim Gebrauchtkauf eines Terrano II

oder Maverick. Das Räderwerk fällt bei einigen Leserfahrzeugen mit drastisch verschlechterter Schaltbarkeit auf. In seltenen Fällen gab es auch Totalausfälle beim Getriebe. Hier lohnt also intensives Ausprobieren bei der Probefahrt (siehe Kästen auf Seite 52). Allerdings ist schwer vorhersehbar, wie lange das Nissan-Getriebe überhaupt hält. Es gibt zahlreiche Leserfahrzeuge mit deutlich über 300 000 km auf dem Tacho – mit dem ersten Getriebe. Es gibt aber hin und wieder Exemplare, die bereits nach 60 000 km ein Austauschteil benötigten.

Auch die Kupplung verlangt Aufmerksamkeit bei der Probefahrt. Trennt sie sauber? Und vor allem:

Greift sie entschlossen und ohne Verzögerung auch beim brüskten Anfahren? Beruhigend ist allerdings, daß Defekte sowohl an der Kupplung als auch am Nissan-Getriebe selbst für den Autolaien gut erkennbar sind.

Das Gleiche gilt für die Elektrik, die ab und zu mit kleineren Störungen überrascht. Betroffen sind vor allem elektrische Fensterheber, Drehzahlmesser und Tankanzeige. Defekte kann hier aber wirklich jeder durch schlichtes Ausprobieren erkennen.

Weitere Schwachpunkte kennt der Nissan nicht. Andere teure Baugruppen wie Differenziale, Radaufhängungen, Lichtmaschine, An- ▶



Die gute Rundumsicht auf hohen Sitzen zeichnet den Nissan aus. Selbst der Zweitürer hat genug Fondraum



DATENBLATT

Nissan Terrano II/Ford Maverick (1993–2005)



Einer der wenigen langlebigen Turbodiesel: 2,7-Liter-Vierzylinder

MODELLGESCHICHTE

- 1993** Modelleinführung als 2.4-Benziner (124 PS) und 2.7-Turbodiesel (100 PS); kurzer Zweitürer (4,24 m) oder langer Viertürer (4,72 m)
- 1996** Facelift: Rund- statt Rechtecklampen, 2.4i jetzt 116/118 PS; 2.7 TD mit Ladeluftkühler (125 PS); 2 Airbags, gegen Aufpreis auch ABS
- 1997** Nur noch als Nissan Terrano II zu haben; Ford-Version fällt weg
- 1999** Zweites Facelift: Jetzt wieder Rechteckscheinwerfer, neue Stoßfänger, neue Heckleuchten, verbesserte Bremsen
- 2002** Drittes Facelift: Klarglas-Rechteckscheinwerfer, neue Stoßfänger, Seitenairbags, zusätzlich 3.0 TD (154 PS); 2.4i-Benziner entfällt
- 2005** Ablösung durch den Nissan Pathfinder

SCHWACHSTELLEN / ZUVERLÄSSIGKEIT

Kleinere Störungen an der **Elektrik** kamen bei 11 % vor. Meist sind ausgefallene Fensterheber und defekte Instrumente (Tankanzeige) die Ursache.

Ab und zu gibt es Probleme mit dem **Schaltgetriebe**. Wegen schlechter Schaltbarkeit oder Lagerschäden mußte es bei 6 % der Leserfahrzeuge ausgetauscht werden. Bei ebenfalls 6 % auch die knapp dimensionierte Kupplung. Die früher nicht seltenen **Wassereinbrüche** in den Innenraum kommen inzwischen so gut wie gar nicht mehr vor. Ölleckagen dagegen schon (18 %).

Rost ist kaum ein Thema: Bei 4 % gibt es erhebliche Korrosion (Bodenblech).

Die **Zuverlässigkeit** ist sehr gut. Startprobleme hatten weniger als 2 % der Leserfahrzeuge (Wegfahrsperre, Zündschloß). Auf freier Strecke blieben knapp 5 % liegen. Meist lag es an einem defekten Betätigungszyylinder der Kupplung. Noch seltener an einem kapitalen Getriebeschaden oder der Spritpumpe.

REPARATURKOSTEN

Kotflügel vorn	275 Euro	Preise inklusive Mehrwertsteuer am Beispiel eines Terrano II 2.7 TD, Bj. 2000.
Scheinwerfer komplett	173 Euro	
Bremsscheiben vorn (ein Satz)	163 Euro	Inzwischen gibt es das Schaltgetriebe als preisgünstigeres Austauschteil – gut so. Der Dieselmotor ist entsetzlich teuer, hält aber sehr lange.
Bremssklötze vorn (ein Satz)	80 Euro	
Schaltgetriebe (AT)	1790 Euro	
Motor ohne Anbauteile (neu)	5572 Euro	
Lichtmaschine (AT)	257 Euro	
Anlasser (AT)	255 Euro	
Wasserpumpe (neu)	218 Euro	
Auspuff ohne Kat	360 Euro	

TECHNIK

Allradantrieb: zuschaltbarer Allradantrieb (bis 40 km/h während der Fahrt); Geländeuntersetzung; automatische Differentialbremse (47 %) hinten

Aufbauweise: Leiterraum, aufgeschraubte Stahlblech-Karosserie

Verbrauch: 2.4i (bis 1996): 13 l/100 km Normalbenzin; 2.4i (ab 1996): 13 l/100 km Super; 2.7 TD/2.7 TD Intercooler/3.0 Di: 11/11,5/11 l Diesel

Höchstgeschwindigkeit: 2.4i/2.7 TD/2.7 TD Interc./3.0 Di: 159/145/157/173 km/h

URTEIL

Der Nissan Terrano II alias Ford Maverick macht es auch dem Laien unter den Gebrauchtwagenkäufern sehr leicht. Funktioniert die Elektrik einwandfrei (Fensterheber, Instrumente) und schaltet sich das Getriebe problemlos, dann gibt es eine klare Empfehlung: Kaufen!

[Martin Braun]

Nissan/Ford prüfen leichtgemacht

■ Hier einige Schwachstellen des Terrano II/Ford Maverick, die auch für den Laien gut zu prüfen sind:

► Schaltgetriebe und Kupplung sind zwar beim Terrano II statistisch gesehen selten defekt, aber teuer. Achten Sie also bei der Probefahrt auf einwandfreie Schaltbarkeit. Auch beim zügigen Bewegen des Schalthebels dürfen keine Kratzgeräusche aus dem Getriebe kom-



Bei der Probefahrt eingehend prüfen: Fünfgang-Schaltgetriebe

men. Und während der Fahrt auch keine Laufgeräusche. Das Getriebe ist nämlich von Haus aus so gut wie unhörbar. Laufgeräusche sind deshalb mehr als verdächtig.

► Die Kupplung krankt zuweilen an einem defekten Betätigungszyylinder. Zudem ist beim Terrano II ein weiches Pedalgefühl normal. Greift die Kupplung aber erst sehr spät oder auch nach schnellem Loslassen des Pedals verzögert, so ist eine Reparatur zu erwarten.

► Elektrik-Tip: alles ausprobieren und auf die Instrumente achten

Mehr Gebrachte:



Weitere Tests von Gebrauchtwagen finden Sie im Internet bei ► www.autobild.de



lasser oder Einspritzanlage sind offenbar für 300 000 und mehr Kilometer gut. Das gilt auch für die Vierzylindermotoren, speziell für die von Baubeginn an verwendeten 2.4-Benziner und sogar für den 2.7-Turbodiesel.

Das ist schon deshalb erwähnenswert, weil wir heutzutage Gebrauchtinteressenten nicht selten vor dem Kauf eines modernen Dieselsautos warnen müssen. In der Regel halten diese immer mehr ausgezogenen und hochkomplexen Turbomaschinen weit weniger lang als ihre Saugdiesel-Vorfahren, von

denen sie lediglich den guten Ruf geerbt haben, nicht aber ihre Langlebigkeit. Allerdings ist der Nissan-Diesel auch beileibe kein wirklich moderner Diesel.

Die Nissan-Fahrer sind mit ihren Vertragswerkstätten besonders zufrieden (85 %). Die Ford-Betriebe kommen beim praktisch gleichen Auto weniger gut weg. Hier liegt die Zufriedenheitsquote bei 71 %. Und dies, obwohl von den Nissan-Fahrern mit 460 Euro ein um 50 Euro höherer Preis für eine große Inspektion angegeben wird als von den Ford-Besitzern.

Bei der Frage zur Wahl des nächsten Autos stehen die Fahrer eines Terrano II oder Maverick I vor dem gleichen Problem: Als Neuwagen ist der Spanier nicht mehr im offiziellen Angebot. Schon deshalb wollen insgesamt 17 % das gleiche Auto dann eben als Gebrauchten nehmen. Dagegen liebäugeln 41 % der Terrano-Fahrer mit dem neuen Nissan Pathfinder. Weitere 10 % wollen sich verkleinern und greifen zum X-Trail. Ratlosigkeit herrscht dagegen bei den Ford-Fahrern. Nur eines ist sicher: Den aktuellen Maverick wollen sie nicht.

Bruder mit Ford-Pflaume

1993 bis 1997 gab es den Terrano II auch als Maverick

■ Auch wenn so mancher Ford-Händler das Gegenteil behauptet hat: Nissan Terrano II und Ford Maverick (1993–97) sind völlig baugleich. Sie haben exakt die gleichen Motoren, die gleiche Karosserie, das gleiche Fahrwerk. Sie wurden auch in der gleichen Fabrik produziert: Bei Nissan Iberica (NMISA) in Barcelona entstanden beide Modelle. Ford und Nissan unterscheiden sich nur durch die Markenembleme und die Gestaltung des Kühlergrills.

Komplett anders verhält es sich mit dem seit 2001 von den Ford-Händlern verkauften Maverick (sozusagen Maverick II). Mit ihm hat der spanische Ford nicht das Geringste zu tun. Der frühe Maverick der 90er Jahre ist ein reinrassiger Nissan. Der aktuelle Maverick dagegen eine echte Ford-Entwicklung aus den USA. Selbst dann, wenn er Mazda Tribute heißt. Denn auch dieser Maverick II hat einen Zwillingbruder. Ganz schön kompliziert, oder?



Baugleich bis auf Frontgrill und Embleme: Ford Maverick – made by Nissan

Gebrauchtwagenpreise Nissan Terrano II

Typ	Türen	kW/PS	Neupreis	Versicherungs-Klassen			2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
				HPF	VK	TK							
2.4i Sport	2	85/116	22 804	23	18	20			8775	7850	6700	5875	5200
2.4i Sport/Country	4	87/118	26 025	23	18	20			10 450	9475	8075	7150	6375
2.7 TD Interc. (Profi)	2	92/125	25 990	23	21	21	14 500	12 350	10 650	9125	7925	6925	5900
2.7 TD Int. Sport/Fun	2	92/125	27 590	23	21	21	15 400	13 450	10 850	9750	8275	7250	6150
2.7 TD Int. Sunshine	2	92/125	25 383	23	21	21					8925	7825	6650
2.7 TD Interc. (Profi)	4	92/125	28 990	23	21	21	16 650	14 350	12 600	10 900	9425	8325	7025
2.7 TD Interc. Outdoor	4	92/125	29 290	23	21	21	17 700	15 100	13 700				
2.7 TD Int. Elegance	4	92/125	32 580	23	21	21			14 600	13 250	11 900		
3.0 Di Fun	2	113/154	29 490	24	23	21	16 250	14 350					
3.0 Di Outdoor	4	113/154	32 790	24	23	21	18 500	16 400					
km-Stand							42 000	59 000	75 000	91 000	107 000	121 000	134 000

Quelle: DAT. Händlerverkaufspreise (in Euro) ausgewählter, unfallfreier Modelle mit mindestens einem Jahr TÜV. Die Preise entsprechender Ford Maverick bewegen sich auf gleichem Niveau