

Fahrbericht Nissan Murano: Designerstück

Von Jeff Jablansky

Das Lamento, alle modernen Autos würden einander ähneln, ist ein geradezu klassisches Motiv amateurhafter Designkritik. Wohl noch nie ließ es sich so leicht widerlegen wie heute. Als Beispiel dafür mag der neue Nissan Murano dienen - ein Crossover mit einer Form, die man so noch bei keinem anderen Auto gesehen hat. Unter der Ägide von Ken Lee gezeichnet, profiliert sich der Murano mit einzigartigen Details wie den bumerangförmigen Beleuchtungselementen oder der C-Säule, die eine durchgehende Verglasung suggeriert.

Damit führt der Neue eine schöne Tradition fort, denn schon der erste Nissan Murano wirkte bei seinem Debüt vor über einem Jahrzehnt beinahe wie ein hochgelegter Sportwagen. Dazu passte die Instrumentierung, an den damaligen 350 Z angelehnt, und das futuristisch-kühle Interieur. Für Vortrieb sorgte damals ein 3,5-Liter-V6, der den Allradler damals zu einem der schnelleren SUV machte. Eine Enttäuschung war die große Überarbeitung von 2008, in deren Rahmen allerdings endlich der vormals schmerzlich vermisste Dieselmotor nachgereicht wurde.

Jetzt hat Nissan den Murano komplett neu aufgelegt; ob das Modell nach Deutschland kommt, ist allerdings noch nicht ausgemacht und hängt vermutlich auch davon ab, ob es wieder einen Dieselmotor geben wird. Bei ausführlichen Fahrtests in den USA stand der 3,5-Liter-V6 zur Verfügung, bisher die einzige lieferbare Motorisierung. Er leistet immerhin 194 kW / 264 PS, die über eine stufenlose CVT-Automatik - Nissan hat sich diesem Konzept verschrieben - auf die Vorderräder oder alle vier Räder losgelassen werden.

Die daraus resultierenden Fahrleistungen sind durchaus ansprechend, der Verbrauch ist es weniger; es dürfte schwerfallen, deutlich unter zehn Litern pro 100 Kilometer zu bleiben. Und so erfordert es keine Kühnheit, einer V6-Variante, sollte sie überhaupt angeboten werden, in Europa mehr als eine Rolle in der Nische zu prognostizieren. Der

Allradantrieb verbessert naturgemäß die Traktion, zum Off-Roader wird der Crossover damit allerdings nicht.

Der Murano mag einstmals relativ sportlich gewesen sein; von diesem Charaktermerkmal ist nicht mehr viel übriggeblieben, obwohl die Servolenkung nicht so leichtgängig und überassistiert ist wie bei den meisten anderen SUVs. Aber die schiere Größe des neuen Murano kann nicht versteckt werden. Und so ist das neue Modell vor allem ein hervorragendes Langstreckenauto. Die Federung agiert komfortabel, der Antrieb ist flüsterleise, und so wird der Innenraum zur veritablen Ruhezone für bis zu fünf Insassen. Man sitzt nicht nur vorne bequem, sondern genießt auch auf den Rücksitzen ungewöhnlich viel Kopf- und Beinfreiheit. Auf eine dritte Sitzbank, die ohnehin nur Alibifunktion hätte, verzichten die Japaner konsequent.

Das Armaturenbrett ist modern gezeichnet, und die im Interieur verwendeten Materialien – teils in Kontrastfarben – wirken hochwertig, solange man nicht überall ganz genau hinsieht. Der etwas zwiespältige Eindruck rührt daher, dass der Murano in den USA eben nur ein Fast-Premium-SUV ist. Dort tritt er zu Kampfpreisen an, die einem gut ausgestatteten Volkswagen Tiguan entsprechen. Als Kundschaft zielt Nissan auf ältere Ehepaare, deren Kinder den Haushalt verlassen haben.

Konsequenter Luxus gibt es hier nicht; dafür ist die noble Tochter Infiniti zuständig. Es sei allerdings angemerkt, dass der Murano den mittlerweile recht betagten Lexus RX in Sachen Komfort und Luxus locker in den Schatten stellt.

Gebaut wird der neue Murano im US-Werk Canton/Mississippi, während das Vorgängermodell weiterhin in Japan vom Band läuft. Mit einem passenden Antrieb würde er wohl auch in Europa seine Liebhaber finden. (ampnet/jj)

Bilder zum Artikel



Nissan Murano.



Nissan Murano.



Nissan Murano.



Nissan Murano.



Nissan Murano.



Nissan Murano.
