



Nissan Qashqai+2 2.0 tekna 4WD

Fünftüriger SUV der unteren Mittelklasse
(104 kW / 141 PS)

Den Qashqai gibt es auch in einer längeren Variante. Die zusätzlichen 21 cm gehen hauptsächlich auf den längeren Radstand zurück, der nun mehr Beinfreiheit in der zweiten Reihe ermöglicht und zwei Notsitze im Kofferraum - diese sind aber nur für Kinder geeignet. Von Nachteil ist der größere Wendekreis. Sonst hat sich nicht viel geändert; die Federung ist immer noch sehr straff. Trotz Allradantrieb ist er kein Geländewagen, auf losem Untergrund oder winterlichen Straßen ist man jedoch im Vorteil. Der Zweiliter-Benzinmotor kann nicht so recht überzeugen, er ist weder besonders kräftig noch sparsam oder leise. Hier kann man sich mit den Dieselmotoren vielleicht besser anfreunden. Als Automatik wird ein stufenloses CVT-Getriebe angeboten. Insgesamt ein praktisches Auto zum stolzen Grundpreis von knapp 30.000 Euro.

Karosserievarianten: Qashqai und Qashqai+2 (Langversion)

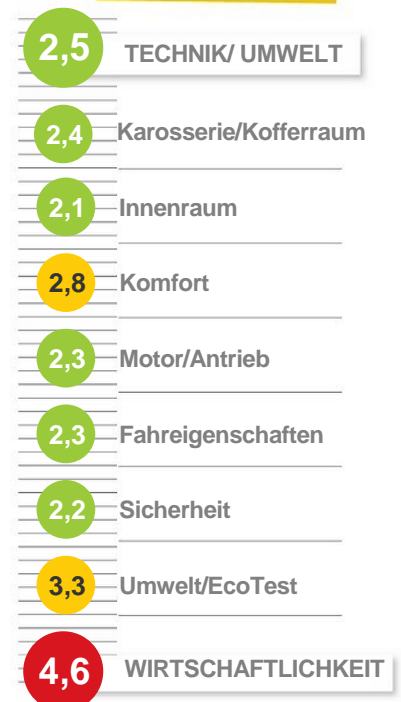
Konkurrenten: mit sieben Sitzen in dieser Klasse keine, sonst Ford Kuga, Hyundai Tucson, KIA Sportage, VW Tiguan

+ gute Verarbeitung, umfangreiche Ausstattung, gutes Platzangebot, praktischer Allradantrieb, gute Fahrstabilität, hohe passive Sicherheit, bis zu sieben Sitzplätze

- schwache Heizung, straffe Federung, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL



2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

+ Die Verarbeitung von Karosserie und Innenraum macht einen überwiegend guten Eindruck. Die Spaltmaße der Türen und Klappen sind fast überall gleichmäßig, nur an manchen Stellen wünscht man sich etwas mehr Präzision. Das Dach besteht zum großen Teil aus Glas; ein elektrisches Rollo sorgt für Schatten, wenn gewünscht. Der Motorraum ist nach unten mit einer Abdeckung geschützt, wodurch das Eindringen von Schmutz und die Lärmemissionen reduziert werden. Im Innenraum sind die Materialien recht gut verarbeitet, ergeben aber kein besonders hochwertiges Bild. Außen erfreuen den Besitzer des Qashqai Kunststoff-verkleidete Stoßfänger und Seitenteile; so ist die Karosserie vor kleinen Parkremplern geschützt. Die Schweller sind nach außen abgedichtet und verschmutzen kaum, leider fehlt ein robuster Schutz, um sie vor Kratzern beim Ein- und Aussteigen zu bewahren. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Mit 550 kg ist die tatsächlich mögliche Zuladung großzügig dimensioniert.

- Der Tankdeckel muss umständlich separat entriegelt werden. Die Sicherungen sind hinter einer kleinen Verkleidung am Armaturenbrett versteckt und schlecht zugänglich. Hat man eine Reifenpanne, steht nur ein Notrad zur Verfügung - das defekte Rad passt aber nicht mehr in die Reserveradmulde.

3,0

Sicht

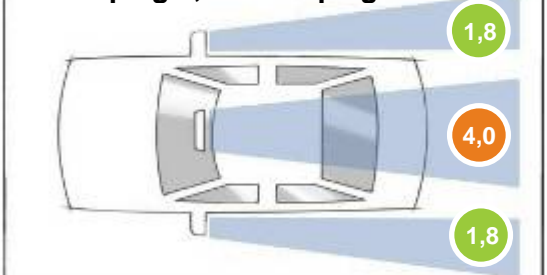
+ Wegen der erhöhten Sitzposition hat man einen besseren Überblick über das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar; der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (abschaltbar). Im Executive-Paket ist anstelle der serienmäßigen Einparkhilfe eine Heckkamera enthalten (Aufpreis), deren Bild bei eingelegetem Rückwärtsgang im Navi-Display farbig angezeigt wird, aber wegen starker Verzerrungen (Kugelförmig) nur wenig hilfreich ist. Xenon-Scheinwerfer sind Serie beim Modell Tekna - dynamisches Kurvenlicht ist aber nicht erhältlich. Das Xenonlicht ist aber fleckig und kann in dieser Ausführung kaum Vorteile gegenüber Halogenscheinwerfern zeigen.

- Die wuchtige Frontpartie ist vom Fahrer aus schwer überschaubar und schlecht abzuschätzen, mit dem unübersichtlich hoch gezogenen Heck ist es noch schlechter bestellt. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Qashqai+2 gerade noch durchschnittlich ab. Schuld an den teils schlechten Noten sind besonders breite A- und B-Säulen sowie die sehr unübersichtlich gestaltete Heckpartie. Die kleinen seitlichen Dreiecksfenster ganz hinten bieten so gut wie keine Sicht nach außen für den Fahrer. Lediglich die versenkbaren hinteren Kopfstützen vergrößern den Sichtbereich.

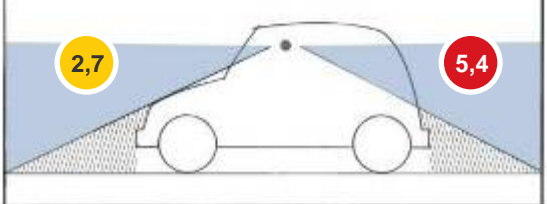
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht erheblich eingeschränkt.

2,6

Ein-/Ausstieg

Die Türbremsen funktionieren zufriedenstellend, können die Türen an Steigungen nur gerade so offen halten.

- ⊕ Das Modell Tekna ist serienmäßig mit dem schlüssellosen Zugangssystem Intelligent Key ausgestattet. Es genügt, den Schlüssel bei sich zu tragen; die Türen öffnen und schließen dann auf Knopfdruck (am Türgriff) und der Motor kann mit einem Drehschalter anstelle des Zündschlüssels angelassen werden. Das Ein- und Aussteigen fällt insgesamt leicht, auch bei den hinteren Türen. Für die außen Sitzenden (außer Fahrer und Notsitze) sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.
- ⊖ Die Schweller sind relativ hoch, die Beine müssen weit angehoben werden. Zu den Notsitzen im Kofferraum ist der Zustieg konzeptbedingt mühsam. Mit dem Intelligent Key System kommt es häufig zu nervigen Piepstönen: zahlreiche Bedingungen und Abfolgen müssen eingehalten werden, um eine korrekte Funktion zu gewährleisten.

1,8

Kofferraum-Volumen*

- ⊕ Der Kofferraum bietet im Normalfall 400 Liter Volumen, wenn die Sitze der zweiten Reihe nach hinten geschoben und die Sitze der dritten Reihe im Kofferraumboden versenkt sind. Klappt man die Rücksitze komplett um, stehen 710 Liter zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden befindet sich noch ein etwa 25 Liter großes Fach. Klappt man die Notsitze aus, verbleiben noch 100 Liter Stauraum dahinter (alles gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 400 l Volumen bietet der längere Qashqai +2 um 40 l mehr Platz für das Gepäck als das herkömmliche Modell.

2,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum lässt sich elektrisch unterstützt von hinten entriegeln und öffnet sehr leicht - nur schließen lässt er sich nicht so einfach. Die Griffmulde liegt etwas ungünstig und man muss von außen nachdrücken, so dass man sich dabei leicht die Hände schmutzig macht.

- ⊕ Die Ladeöffnung ist groß und das Format des Kofferraumes zweckmäßig.
- ⊖ Leider öffnet die Klappe nicht weit genug, so dass bereits Personen ab 1,80 m Größe Acht geben müssen, sich nicht an der geöffneten Klappe den Kopf zu stoßen. Auch die Hutablage könnte weiter angehoben werden. Der Kofferraumboden liegt 76 cm über der Straße, das Gepäck muss also weit angehoben werden.

1,5

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt längs verschieben und umklappen; die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und ohne große Kraftanstrengung. Unter dem Kofferraumboden gibt's ein Fach, in dem Kleingepäck ordentlich verstaut werden kann.

2,1

INNENRAUM

2,0

Bedienung

⊕ Die Bedienung des Nissan Qashqai ist überwiegend einfach und systematisch aufgebaut. Das Lenkrad ist längs- und höheneinstellbar und kann dem Fahrer gut angepasst werden. Pedale und Schalthebel liegen günstig, nur der Sprung vom Gas zur Bremse könnte etwas kleiner sein. Das Radio mit dem Bordcomputer und Navigationssystem (Aufpreis) ist sehr gut angeordnet und in der Bedienung einigermaßen sinnfällig. Am Lenkrad befinden sich Tasten für Tempomat und Audio-System. Das Info-Display informiert über zahlreiche Betriebszustände, wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie die Reichweite. Alle Fenster lassen sich elektrisch betätigen, leider nur das Fahrerfenster mit Antippautomatik. Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und anklappbar, der Schalter liegt jedoch etwas versteckt links hinter dem Lenkrad. Ein großer Drehschalter im Mittelunnel dient zum Umschalten zwischen Zweirad- und automatischem Allradantrieb; hier kann auch eine starre Verteilung der Antriebskräfte auf Vorder- und Hinterachse gewählt werden. Die Klimaautomatik lässt sich einfach einstellen, die Bedienelemente liegen etwas zu tief. Leseleuchten gibt es für alle äußeren Mitfahrer separat. Unter dem Beifahrersitz befindet sich eine ausziehbare Schublade für Kleinteile. Ein "Autobahnblinker" (einmal Tippen, dreimal Blinken) ist vorhanden.

⊖ Weniger überzeugend ist das Intelligent Key System (Serie beim Modell Tekna). Zum Starten des Motors muss der Drehschalter wie gewohnt gedreht werden (besser wäre ein Startknopf); dieser hakt beim Starten (Bremspedal muss getreten werden). Auch beim Abstellen des Motors und Verriegeln des Schlosses werden einem Steine in den Weg gelegt (ein kleiner Knopf muss gedrückt werden). Da man nicht immer an alle Bedingungen denkt, ist nerviges Gepiepse die Folge. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.



Der Qashqai+2 überzeugt durch gute Funktionalität und saubere Verarbeitung.

1,8

Raumangebot vorne*

⊕ Die Platzverhältnisse auf den vorderen Sitzplätzen sind großzügig. Sowohl Bein- wie auch Kopffreiheit reichen für Insassen bis zu einer Größe von fast 1,95 m. Da der Wagen auch viel Ellenbogenfreiheit bietet, ist das subjektive Raumgefühl üppig.

3,0

Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Kniefreiheit auf der Rücksitzbank noch für Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m, limitierend ist hier vor allem die Kopffreiheit. Durch die üppige Breite ist das Raumgefühl für zwei Mitfahrer recht großzügig. Die beiden Notsitze in der dritten Sitzreihe sind für Kinder ausgelegt, sie reichen bis 1,65 m Personengröße; für längere Strecken sind sie aber eher ungeeignet.



Auf der zweiten Sitzreihe finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz, ganz hinten wird es Mitfahrern bereits ab einer Größe von 1,65 m eng.

2,8 KOMFORT

2,8 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Nissan insgesamt zufriedenstellend gelungen. Kurze Unebenheiten und Einzelhindernisse werden recht deutlich an die Insassen durchgereicht und letztlich von den weich gefederten Sitzen etwas abgefangen. Die deutlich straffe Abstimmung lässt also an Komfort zu wünschen übrig. Dennoch zeigt sich eine gewisse Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven.

⊕ Lange Bodenwellen werden dank des langen Radstandes gut abgefedert, das Auto liegt ruhig auf der Straße, die Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Bei Beladung ändert sich die Federung kaum.

2,6 Sitze

Der Sitzkomfort auf den Vordersitzen ist recht gut. Allerdings könnten die Lehnen höher sein. Die Polsterung ist tendenziell weich ausgelegt. Der Seitenhalt kann nur zufriedenstellen. Die Sitzflächenneigung lässt sich nicht einstellen. Auf den Rücksitzen der zweiten Reihe sitzt man recht bequem, die Federung ist aber deutlich straffer als vorne. Die Notsitze der dritten Reihe eignen sich nur für kurze Strecken oder für Kinder, sie sind aber von Nissan aus ohnehin nur für maximal 1,60 m große Personen ausgelegt.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Das nicht perforierte Leder ist auf langen Fahrten schweißtreibend. Die Sitzflächen der Rückbank sind recht kurz, es fehlt dort an Oberschenkelunterstützung.

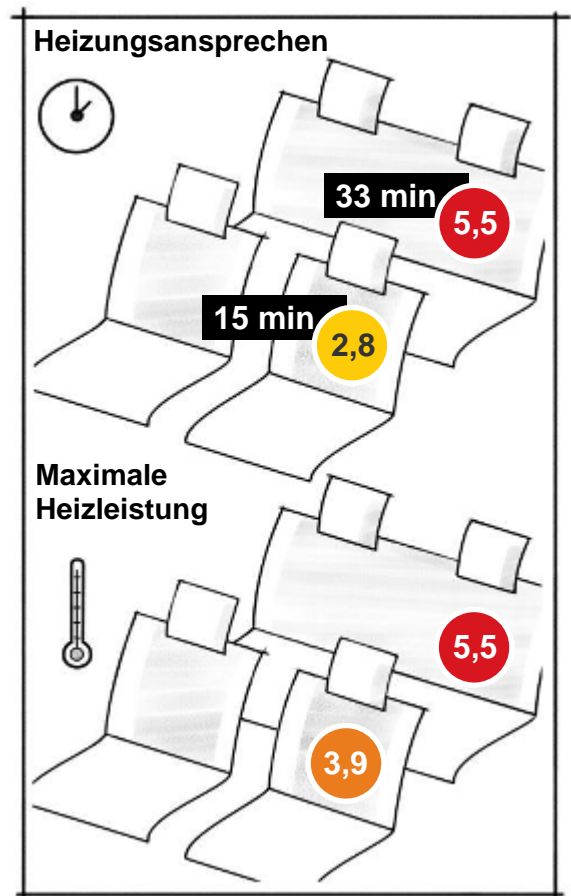
2,6 Innengeräusch

Gemessen befindet sich der Geräuschpegel bis 130 km/h im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Der Motor ist unter Last deutlich zu hören, aber nicht nervig. Die Fahrgeräusche halten sich in Grenzen, Windgeräusche nimmt man allenfalls bei sehr hohen Geschwindigkeiten wahr.

3,1 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an, zeigt aber nur eine ausreichende Heizwirkung.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

⊕ Das Modell Tekna verfügt serienmäßig über eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik; Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Ein Schalter öffnet eine zusätzliche Luftaustrittsdüse hinter dem Navi-Display, die einen angenehmen Luftstrom über den Köpfen der vorderen Insassen frei gibt. Das riesige Glasdach lässt sich zwar nicht öffnen, ein großes Rollo sorgt aber bei Bedarf für Schutz vor der Sonne.

⊖ Hinten ist die Heizwirkung sehr schlecht, selbst nach langer Zeit herrschen dort noch keine angenehmen Temperaturen.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Der Zwei-Liter-Benzinmotor ist kein Kraftbündel, er wirkt auch in höheren Drehzahlbereichen zäh und angestrengt und ist nur mäßig durchzugsstark. Werden die Gänge weit ausgedreht, so realisiert der Qashqai+2 aber recht passable Beschleunigungswerte; auch zügiges Überholen ist dann problemlos möglich.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Motors ist unauffällig und überwiegend kultiviert, in gewissen Drehzahlbereichen dröhnt er ein wenig. Insgesamt läuft der Vierzylinder rau.

2,0 Schaltung

⊕ Das Sechsganggetriebe lässt sich leicht schalten, auch beim Kaltstart. Bei schnellem Schalten hakt nichts. Die Schaltwege sind angenehm kurz, trotz des eher langen Ganghebels. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos, ein Ring am Schaltknauf sichert den Rückwärtsgang vor versehentlichem Verschalten.

2,0 Getriebeabstufung

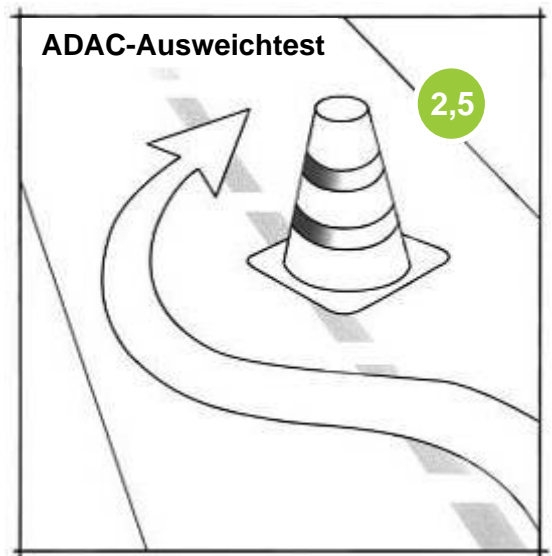
⊕ Das Sechsgang-Getriebe passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Insgesamt wurde eine eher längere Grundübersetzung gewählt, so dass zum Beschleunigen auf der Landstraße und auf der Autobahn oft zurückgeschaltet werden muss. Die Gänge sind eng gestuft, die Anschlüsse passend. Letztlich ein stimmiger Kompromiss für ruhige Fahrweise, wer flott unterwegs sein will, muss sehr oft schalten.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der Qashqai+2 ein gemischtest Bild. Im 2WD-Modus neigt er zu deutlichem Untersteuern und zeigt kräftige Seitenneigung, Kippgefahr besteht aber nicht, Schleudern verhindert ESP effektiv. Die Eingriffe der Stabilitätskontrolle sind harsch und führen zu einer erheblichen Verhärtung der Lenkung für die Eingriffdauer. Im Auto-4WD-Modus geht das Untersteuern teilweise in Übersteuern über, die Seitenneigung nimmt zu, das kurveninnere Hinterrad hebt auch ab. Insgesamt eine weniger souveräne Vorstellung, aber unkritisch.

⊕ Der Nissan Qashqai+2 reagiert recht spontan auf Lenkbewegungen und ermöglicht so ein präzises Fahren. Auch Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Der zuschaltbare, automatische Allradantrieb verbessert die Traktion in allen Fahrsituationen und macht ebenso Fahrten in leichtem Gelände möglich. Ein permanenter Allradantrieb würde aber eine bessere Traktion mit sich bringen - denn beim Qashqai+2 werden die Hinterräder erst mit Antriebsmoment versorgt, wenn die Vorderräder bereits Schlupf aufweisen. Eine Gelände-Reduktion besitzt er nicht, das Mitteldifferenzial kann aber auf losem Untergrund gesperrt werden.



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.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist gutmütig untersteuernd und daher sicher. Wird eine Kurve falsch eingeschätzt, verhindert ESP im Rahmen der physikalischen Grenzen zu starkes Überschieben oder Schleudern. Auch beladen bleibt der Qashqai+2 gut beherrschbar und in schnell durchfahrenen Kurven ungefährlich, die Seitenneigung nimmt aber zu.

2,6 Lenkung*

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung recht gut an, sie ist präzise und vermittelt dem Fahrer einen ausreichenden Kontakt zur Fahrbahn. Beim Rangieren hält sich der Kraftaufwand in angenehmen Grenzen. Die Lenkung zentriert während der Fahrt recht stark, das verbessert besonders auf der Autobahn das ruhige Geradeausfahren. Die Übersetzung könnte direkter ausgelegt sein, sie macht den Qashqai+2 nicht handlicher.

⊖ Der Wendekreis liegt bei 11,7 m.

2,2 Bremse

⊕ Mit 37 m ist der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse zeigt ein recht gutes Ansprechverhalten und eine feine Dosierbarkeit. Der serienmäßige Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrern, das Potenzial der Bremse voll auszuschöpfen.

2,2 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit ESP und dem elektronischen Bremsassistenten besitzt der Nissan Qashqai die wichtigsten Systeme für eine gute aktive Fahrsicherheit. Der automatisch zuschaltende Allradantrieb sorgt für zusätzliche Sicherheit unter ungünstigen Straßenverhältnissen. Den Motor kann man nur starten, denn die Kupplung gedrückt ist.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Auf dem Gebiet der passiven Sicherheit spielt der Qashqai+2 ganz vorne mit. Ausgestattet mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags sowie Gurt-Erinnerern für alle Insassen erhält er fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest. Die vorderen Kopfstützen (aktiv) reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m, hinten nur bis 1,70 m. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen; so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Bei kleineren Insassen verläuft das Gurtband auf den vorderen Sitzplätzen ungünstig nah am Hals entlang.

2,7 Kindersicherheit

⊕ Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Auf den beiden Außenplätzen der zweiten Sitzreihe lassen sich bequem zwei Kindersitze montieren, auch mittels Isofix. Die Notsitze im Kofferraum eignen sich nur bedingt, da sie umständlich zugänglich sind.

⊖ Drei Kindersitze auf der Rückbank nebeneinander finden nicht ausreichend Platz.

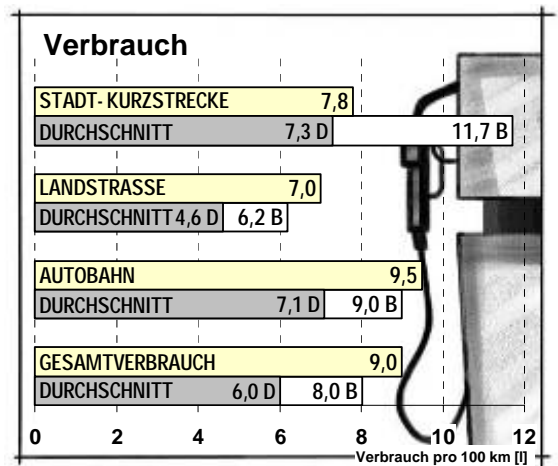
3,1 Fußgängerschutz

Beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Qashqai zwei von vier möglichen Sternen - nur ein zufriedenstellendes Ergebnis mit Verbesserungspotential. Der hier getestete große Bruder Qashqai+2 hat die gleiche Front wie das gecrashte Modell, es ist von denselben Ergebnissen auszugehen.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO2*

– Der Verbrauch des Nissan Qashqai+2 mit dem 2-Liter-Benzinmotor ist hoch. Innerorts konsumiert er 11,7 l, außerorts sind es 7,0 l und auf der Autobahn 9,5 Liter pro 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt damit 9,0 l Super alle 100 km, ein deutlich zu hoher Wert für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse. Entsprechend schlecht fällt die ADAC EcoTest-Bewertung aus, nur 8 Punkte beim CO₂-Ausstoß sind sehr mager. Bei ruhiger Fahrweise (max. 120 km/h, möglichst früh hochschalten) sind Verbrauchswerte um die 8 l/100 km realistisch. Schnelle Autobahnfahrten treiben den Verbrauch deutlich über 11 l/100 km.



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

1,6 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig, im ADAC EcoTest erreicht der Qashqai+2 mit dem getesteten Motor 44 von 50 möglichen Punkten.

4,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der getestete Qashqai+2 viel vom teuren Super-Benzin verbraucht, entstehen entsprechend hohe Kosten und damit eine sehr schlechte Bewertung.

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist ein Wartungsdienst fällig. Der 2 Liter Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Die langen Wartungsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Nissan verbaut nach eigenen Angaben eine langlebige Auspuffanlage und gewährt ohnehin eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.

2,4 Wertstabilität*

+ Die Klasse der kleinen SUVs ist nach wie vor sehr beliebt, davon profitiert auch der Qashqai+2. Der durstige Motor wirkt sich eher nachteilig aus. Daher ergibt sich ein guter bis zufriedenstellender Restwertverlauf.

5,2

Kosten für Anschaffung*

Knapp 30.000 Euro sind kein Sonderangebot. Nissan rechtfertigt die selbstbewußte Preisgestaltung mit der umfangreichen Ausstattung. Die ist auch weitgehend komplett, von Klimaautomatik bis Xenonlicht, sechs Airbags und ESP ist alles dabei. Auch die sieben Sitzplätze. Nur das Navigationssystem mit Rückfahrkamera und die Metallic-Lackierung kosten extra.

3,6

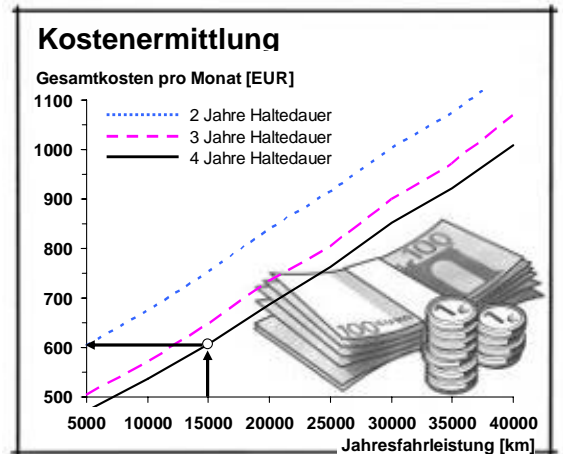
Fixkosten*

Die Aufwendungen für die Versicherung halten sich im zufriedenstellenden Rahmen. Bei Haftpflicht, Teilkasko und Vollkasko sind die Einstufungen im durchschnittlich bis ausreichend. Die Steuer ist relativ günstig - was sich aber ändern wird, wenn künftig auf CO2-Besteuerung umgestellt wird.

5,1

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen für diese Fahrzeugklasse hoch aus, hauptsächlich wegen Spritkosten und recht hohem Kaufpreis, der zu einem hohen absoluten Wertverlust führen wird.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 605 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren)

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	2.0	1.5 dCi	2.0 dCi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1997	4/1461	4/1994
Leistung [kW(PS)]	84(114)	104(141)	76(103)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	156/4400	196/4800	240/2000	320/2000
0-100 km/h[s]	12,9	10,5	13,3	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174	190	170	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5	8,8	6,3	7,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/16	16/19/19	17/19/22	18/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	108	135	232	309
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	488	545	494	565
Preis [Euro]	22190	23490	24140	28040

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1997 ccm
Leistung	104 kW (141 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	196 Nm
bei	4800 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R17
Reifengröße (Testwagen)	215/60R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	9,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,7/ 7,0/ 9,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	205g/km/ 207g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4525/1783/1642 mm
Leergewicht/Zuladung	1640 kg/549 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	720 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe(CVT)	1500 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	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
Audioanlage(mit CD-Wechsler)	Serie
Fahrersitz, höheneinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik(2 Zonen)	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2000 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt,verschiebbar)	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN


Außenspiegel, elektrisch einstell-/anklapp-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro
Leichtmetallfelgen(17 Zoll)	Serie
Panorama-Glasdach(fest)	Serie

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	152 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	82 Euro
Monatlicher Wertverlust	322 Euro
Monatliche Gesamtkosten	605 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/19
Grundpreis	29.540 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.



familien-
freundlich

gute Zu-
lademög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

Nissan Qashqai+2
2.0 tekna 4WD

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	2,5
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	1,8	Bremse	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	3,0	Umwelt/EcoTest	3,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	5,0
Komfort	2,8	Schadstoffe	1,6
Federung	2,8		
Sitze	2,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,6
Innengeräusch	2,6	Betriebskosten*	5,5
Klimatisierung	3,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
Motor/Antrieb	2,3	Wertstabilität*	2,4
Fahrleistungen*	2,7	Kosten für Anschaffung*	5,2
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,6
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	5,2
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest