



Nissan Pixo 1.0 acenta

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(50 kW / 68 PS)

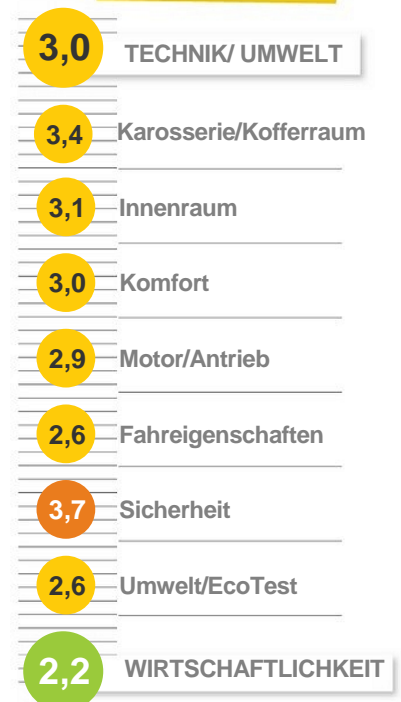
Der neue Nissan Pixo ist das Pendant zum Suzuki Alto. Das im indischen Delhi gefertigte Fahrzeug unterscheidet sich nur äußerlich durch geänderte Stoßfänger vom Suzuki, der vom gleichen Band läuft. Der kleine Stadtwagen bietet vorne viel Platz, der Kofferraum fällt dagegen für Einkaufsfahrten etwas mager aus. Dank der umklappbaren Sitzlehne kann der Stauraum aber erweitert werden. Der Stadtverbrauch des wendigen Kleinwagens fällt erfreulich gering aus. Der durchzugsschwache Motor wird auf der Autobahn stark gefordert, was den Verbrauch in die Höhe treibt. Der Preis der hier getesteten Top-Variante fällt zwar mit 9.190 Euro günstig aus, allerdings fehlen sowohl das unbedingt notwendige ESP als auch Kopfairbags. Beides sollte im Rahmen des Safety-Pack beim Kauf unbedingt mitbestellt werden. **Karosserievarianten:** keine
Konkurrenten: Citroen C1, Daihatsu Cuore, Ford Ka, Fiat Panda, Kia Picanto, Peugeot 107, Suzuki Alto, Toyota Aygo

+ gutes Raumangebot vorne, sichere Fahreigenschaften (nur mit ESP), gute Wirtschaftlichkeit

- ESP und Kopfairbags nur gegen Aufpreis, schlechte Kofferraumzugänglichkeit, hinten wenig Platz, durchzugsschwacher Motor, langer Bremsweg



ADAC-URTEIL



Die Verarbeitung der Karosserie zeigt zwar keine groben Mängel, der Preisklasse entsprechend sind aber deutliche Schwächen und Sparmaßnahmen beim Finish feststellbar. So verlaufen die Spaltmaße an Türen und Klappen teilweise ungleichmäßig. Der Innenraum zeigt sich passabel verarbeitet, die Kunststoffe sitzen größtenteils passgenau und knarzen auch bei schlechten Straßen nicht. Die verwendeten Kunststoffe fühlen sich aber billig an. Die Tankklappenentriegelung ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen und muss über einen Hebel im Fußraum bedient werden. Die Türausschnitte sind nicht besonders gut gegen Verschmutzen nach außen abgedichtet, sie werden aber von Kunststoffeinlagen vor Kratzern durch Schuhe geschützt. Die maximale Zuladung beträgt für einen Viersitzer akzeptable 360 kg. Die Stoßstangen sind beim Pixo durch kräftige, unlackierte Leisten gegen kleine Rempler geschützt, die Türen müssen dagegen ohne Schutz auskommen. Trotz des fehlenden Reserverad sind ein Wagenheber und Werkzeug an Bord.

⊖ Der Motorraum ist nach unten offen, so kann Straßenschmutz ungehindert eindringen, zudem erhöhen dadurch entstehende Luftverwirbelungen unnötig den Verbrauch. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparatur-Set zur Verfügung, mit dem notdürftig ein Reifen abgedichtet werden kann, um in die nächste Werkstatt zu kommen. Die maximale Dachlast beträgt magere 35 kg.

Die Rundumsicht des Nissan Pixo fällt zufriedenstellend aus. Alle Säulen sind nicht besonders schmal, nach schräg hinten sieht man aufgrund der voluminösen C-Säule nur wenig. Die große Heckscheibe bietet dagegen einen guten Blick nach hinten, auch im Innenspiegel. Die Außenspiegel sind zufriedenstellend groß, es fehlt allerdings an beiden Spiegeln ein asphärischer Bereich, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel nicht so gut erkannt werden können. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn befriedigend aus. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können zufriedenstellend erkannt werden.

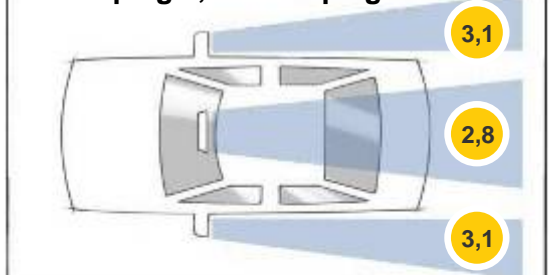
⊕ Die Sicht auf Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug ist wegen der kurzen Motorhaube gut.

⊖ Die Außenspiegel sind nicht beheizbar. Tagfahrlicht, Kurvenlicht, Xenonscheinwerfer, automatisch abblendende Spiegel oder auch eine Einparkhilfe sind nicht erhältlich - in dieser Klasse aber auch nicht Standard.

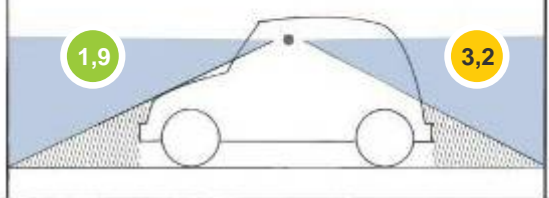
Rundumsicht



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.

3,0

Ein-/Ausstieg

Vorne kann man bequem ein- und aussteigen, da die Schweller niedrig sind und auch der Abstand zwischen Sitz und Schweller gering ist. Störend wirkt nur der geringe Platz zwischen Sitz und Dachkante. Aufgrund der schrägen Frontscheibe verläuft der Dachholm sehr nahe am Kopf, wodurch man diesen beim Ein- und Aussteigen einziehen muss. Hinten kann man nicht ganz so bequem zusteigen, die Türausschnitte sind schmaler geschnitten und der Platz zwischen Vordersitzlehne und Rückbank ist etwas knapp bemessen. Die Türaufhalter könnten kräftiger ausgelegt sein, reichen aber dank der kurzen und damit recht leichten Türen aus.

⊖ Um alle Türen zu entriegeln, muss man mehrfach auf die Fernbedienung drücken; die Knöpfe können leicht verwechselt werden. Am Dach fehlen Haltegriffe für alle Insassen.

3,5

Kofferraum-Volumen *

Der Kofferraum fasst nur geringe 130 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf für diese Fahrzeugklasse akzeptable 385 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich durch die kastenförmige Karosserie bis zum Dach beladen.



Der Kofferraum mit 130 l Volumen ist selbst für einen Kleinwagen zu wenig.

4,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Kofferraum ist aufgrund der geringen Tiefe sehr gut zugänglich.

⊖ Die Heckklappe lässt sich nur über einen Hebel im Innenraum oder mit dem Fahrzeugschlüssel öffnen. Besonders ärgerlich: Zieht man an dem Hebel im Innenraum und schließt danach die Fahrertür kann die Heckklappe aufgrund der entstehenden Druckwelle im Fahrzeuginnenraum wieder zufallen (nur bei komplett geschlossenen Fenstern). Die Heckklappe öffnet nicht besonders weit, Personen über 1,80 m können sich dadurch den Kopf anschlagen. Die Ladekante und die innere Bordwand sind sehr hoch, wodurch das Beladen des Fahrzeugs schwer fällt. Der Kofferraum ist unbeleuchtet.

2,6

Kofferraum-Variabilität

⊕ Nur in dieser Ausstattungsvariante ist die Rücksitzlehne mittig geteilt klappbar (niedrigere Ausstattungsvariante nur komplett). Die Lehnen lassen sich einfach und mit wenigen Handgriffen umlegen, die Ladefläche steigt dann leicht an, was allerdings wenig störend wirkt. Für die Rücksitzgurte gibt es Halterungen, wodurch diese beim Zurückklappen der Lehne nicht eingeklemmt werden können.

⊖ Im Kofferraum fehlen Ablagefächer für kleine Utensilien. Da die Grundfläche des Kofferraums klein ist, können auch lose Gegenstände kaum rutschen.

3,1 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Der neue Nissan Pixo zeigt sich recht spartanisch ausgestattet, dadurch fällt die Bedienung der wenigen Schalter leicht und das Fahrzeug kann schon nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach bedient werden. Das Lenkrad kann nur geringfügig in der Höhe eingestellt werden, der Schalthebel befindet sich etwas zu weit weg vom Lenkrad. Die Pedale sind dagegen gut angeordnet. Der vordere Scheibenwischer besitzt zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Intervallschaltung, welche aber nicht einstellbar ist. Der Heckscheibenwischer besitzt eine Wischgeschwindigkeit und eine gesonderte Waschfunktion. Der Lichtschalter und der Schalter für die Nebelschlussleuchte sind im Blinkerhebel integriert, der Schalter für die Nebelscheinwerfer befindet sich dagegen unabhängig von den Nebelschlussleuchten links neben dem Armaturenbrett. Die Bedienelemente für die Heizung sind gut angeordnet und lassen sich einfach handhaben. Die eingestellte Funktion der Umluftschaltung ist bei Nacht nicht erkennbar. Da eine zeitabhängige Abschaltung fehlt, droht die vorzeitige Ermüdung des Fahrers aufgrund von Sauerstoffmangel. Das nur bei dieser Ausstattungsvariante verbaute Radio liegt in optimaler Höhe und lässt sich einfach bedienen, nur der schlechte Kontrast der silbernen Tasten fällt hier negativ auf. Die Lautsprecher vermitteln bei lauter Musik wenig Hörgenuss. Die vorderen Fensterheber besitzen keine Antippfunktion, zudem kann vom Fahrerplatz aus das Beifahrerfenster nicht betätigt werden. Trotz der vier Türen besitzt der Pixo hinten nur Ausstellfenster. Vorne sind genügend Ablagen vorhanden, hinten gibt es dagegen nur in den Türen kleine Fächer. Flaschenhalter gibt es nur für kleine Flaschen. Die Innenraumbeleuchtung fällt spartanisch aus, nur eine kleine Lampe leuchtet den Innenraum aus. Ein Fahrerwarnung erfolgt nur bei geöffneten Türen, bei nicht richtig verschlossener Heckklappe oder Motorhaube erfolgt keine Warnung.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Innerraums genügen nur bescheidenen Ansprüchen.

⊖ Das Handschuhfach besitzt keinen Deckel und ist unbeleuchtet. Weder ein Autobahnblinker (einmal tippen, dreimal blinken) noch ein Bordcomputer sind an Bord, selbst eine Außentemperaturanzeige fehlt. Ein Drehzahlmesser ist nicht erhältlich. Eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur ist nicht vorhanden, auch eine Fahrlichtanzeige fehlt, welche den Fahrer informiert, ob das Licht eingeschaltet ist. Die Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer ist im Schalter integriert und dadurch vom Fahrer schlecht erkennbar. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Die Außenspiegel sind nur manuell einstellbar, der Hebel für den rechten Außenspiegel ist vom Fahrerplatz kaum erreichbar.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen ist das Raumgefühl für die Fahrzeugklasse dank großer Innenbreite gut. Die Vordersitze können für Personen bis knapp 1,90 m zurückgeschoben werden, die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Personen ausreichen.

4,2 Raumangebot hinten*

⊖ Hinten geht es dagegen deutlich enger zu. Der Viersitzer bietet hinten nur für Personen bis 1,60 m ausreichend Beinfreiheit (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Aufgrund des geringen Platzes im Fußraum fühlt man sich auch subjektiv eingeengt.



Aufgrund der geringen Beinfreiheit finden im Fond nur Personen bis 1,60 m Körpergröße ausreichend Platz.

3,0 KOMFORT

3,1 Federung

Die Federung des Nissan Pixo ist straff ausgelegt, wodurch das Fahrwerk speziell lange Bodenwellen gut abfedert. Einzelhindernisse wie Kanaldeckel werden befriedigend geschluckt. Seitenneigung und Vertikalschwingungen halten sich auch bei schnell gefahrenen Kurven in Grenzen. Die Stuckerneigung bei kleinen Fahrbahnunebenheiten ist gering.

⊖ Bei mehreren kurzen Bodenwellen oder einseitigen Fahrbahnunebenheiten stößt die Federung an ihre Grenzen. Wellige Landstraßen regen das Fahrzeug zum Hoppeln und Springen an, was sich sehr unangenehm anfühlt. Erst bei voller Beladung des Fahrzeugs ändert sich das Ansprechverhalten der Federung, dann wird das Fahrzeug auch bei kurzen Bodenwellen besser abgefedert.

3,0 Sitze

Die Vordersitze bietet dem Rücken dank seiner sinnvollen Form eine recht feste Abstützung, es fehlt aber an Seitenhalt. Aufgrund der fehlenden SitzhöhenEinstellung findet man schwer eine optimale Sitzposition. Der Fahrer kann seine Beine und Füße gut abstützen. Auch auf den straff gepolsterten Rücksitzen ergibt sich ein befriedigender Sitzkomfort, die Lehne ist hoch genug und ausreichend ausgeformt, nur die etwas zu starke Neigung der Lehne und der geringe Seitenhalt stören.

3,5 Innengeräusch

Bis 130 km/h ist das gemessene Geräuschniveau noch zufriedenstellend, Motor-, Wind- und Abrollgeräusche tragen gleichermaßen dazu bei.

⊖ Bei hohem Tempo treten deutliche Windgeräusche auf; auch der Motor ist subjektiv laut, jedoch nicht dominant.

2,7 Klimatisierung

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

Die Temperatur lässt sich nur grob einstellen und muss oft nachjustiert werden. Nicht ganz logisch ist die Luftaustrittsregelung, stellt man den Schalter nach oben, tritt unten Luft aus und umgedreht.

⊕ Vorne wird der Innenraum dank der kräftigen Heizung schnell erwärmt. Hinten dauert es nur geringfügig länger, einzig die maximale Heizleistung ist nur befriedigend. Eine Klimaanlage gibt es nur gegen Aufpreis, sie kühlt in warmen Sommern effektiv den Innenraum.

⊖ Trotz der vier Türen sind die hinteren Fenster nur ausstellbar. Dadurch können sie zur besseren Durchlüftung nur geringfügig geöffnet werden.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Wie von einem kleinvolumigen Benziner nicht anders zu erwarten, fällt die Elastizität sehr bescheiden aus - der kleine Dreizylinder braucht hohe Drehzahlen und häufige Schaltvorgänge, wenn man halbwegs flott vorankommen will. Dann lassen sich zufriedenstellende Beschleunigungswerte erzielen.

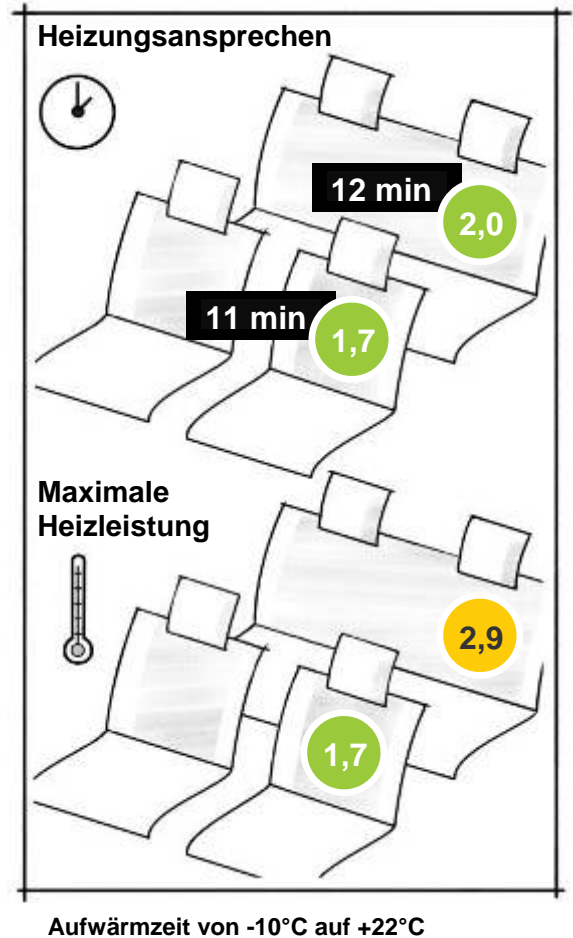
⊖ Die Elastizität des drehmomentschwachen Motors kann sowohl im vierten als auch im fünften Gang nicht überzeugen.

3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinder-Motors ist zufriedenstellend. Es dringen zwar Vibrationen in den Innenraum, der Motor wirkt aber weder brummig noch störend laut.

2,8 Schaltung

Die Gänge lassen sich meist mit geringem Kraftaufwand und zufriedenstellend präzise einlegen. Manchmal zeigt sich die Fünfgang-Schaltbox aber etwas hakelig. Den Rückwärtsgang sollte man nur bei stehendem Fahrzeug und mit Gefühl einlegen, sonst entfleucht dem Getriebe ein gedämpftes Kratzen. Teilweise benötigt man mehrere Anläufe, um den Rückwärtsgang einlegen zu können.



2,8 Getriebeabstufung

Die Abstufung des Getriebes ist auf günstige Verbräuche abgestimmt, was durch eine längere Übersetzung erreicht werden soll. Das hat jedoch zur Folge, dass zum Beschleunigen oft zurückgeschaltet werden muss und besonders im fünften Gang kaum Beschleunigungsvermögen vorhanden ist.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

Die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls bei hoher Geschwindigkeit ist zufriedenstellend. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP (Aufpreis) greift effektiv ein und unterstützt den Fahrer die Spur zu halten.

⊕ Der Pixo fährt überwiegend richtungsstabil und hält auch bei Fahrbahnrrinnen gut seine Spur. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle bremst durchdrehende Antriebsräder ein. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der neue Pixo ein sehr gutes Ergebnis. Das Fahrzeug lässt sich spurtreu und untückisch durch den Parcours fahren. Die etwas ruppigen ESP-Eingriffe stabilisieren das Fahrzeug, wodurch weder Schleuder- noch Kippgefahr droht.

1,7 Kurvenverhalten

⊕ Bei schnell durchfahrenen Kurven ist eine leichte Untersteuertendenz feststellbar, ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. In Grenzsituationen greift das aufpreispflichtige ESP hilfreich ein.

2,4 Lenkung*

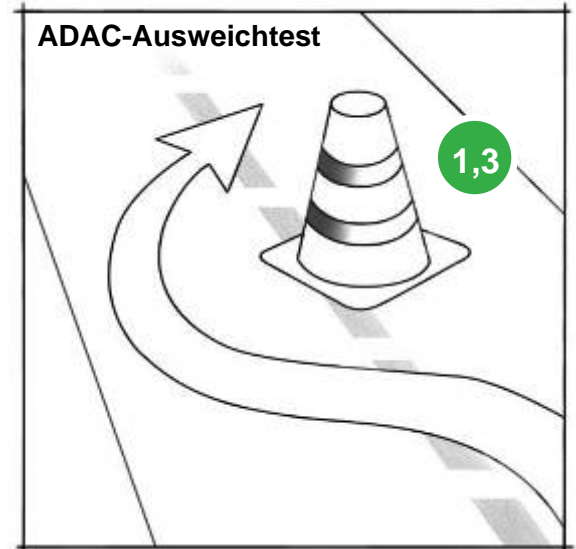
Die Lenkung spricht um die Mittellage etwas zögerlich an, vermittelt aber guten Fahrbahnkontakt. Der Wendekreis geht mit 9,7 m in Ordnung.

⊕ Die direkte Auslegung der Lenkung und der geringe Kraftaufwand beim Rangieren sorgen für eine gute Handlichkeit im Stadtverkehr.

4,1 Bremse

⊕ Dank des serienmäßigen Bremsassistenten spricht die Bremse schnell an. Auch die Dosierbarkeit ist gut und gibt keinen Anlass zur Kritik.

⊖ Anders sieht es bei der Bremswegmessung aus. Der Bremsweg des kleinen Japaners beträgt aus 100 km/h bis zum Stillstand schlechte 42,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Immerhin zeigt sich die Bremsanlage standfest und büßt auch nach mehreren Vollbremsungen nicht an Verzögerungsleistung ein.



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.

3,7

SICHERHEIT

3,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Beim Nissan Pixo ist das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) nur in der Acenta-Version gegen Aufpreis im Safety-Pack erhältlich, für die niedrigere Ausstattungsvariante ist ESP nicht verfügbar.

- ⊕ Ein Bremsassistent ist serienmäßig an Bord.
- ⊖ Der Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Es fehlen Rückstrahler, die den rückwärtigen Verkehr vor geöffneten Türen warnen würden.

3,7

Passive Sicherheit - Insassen

Der Nissan Pixo ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Kopfairbags müssen extra bezahlt werden (Safety-Pack). Der baugleiche Suzuki Alto erreicht beim EuroNCAP-Crashtest nur befriedigende 55% (neues Rating) der möglichen Punkte. Ein ähnliches Ergebnis sollte auch beim Pixo zu erwarten sein. Die vorderen in die Sitzlehnen integrierten Kopfstützen sind nicht höhenstellbar. Sie reichen nur für kleine Personen bis 1,70 m Körpergröße. Aufgrund der im oberen Bereich schmal zulaufenden Kopfstützen und dem nicht optimalen Abstand zum Kopf können diese bei einem Heckcrash nicht optimal wirken. Hinten reichen die Kopfstützen immerhin für Personen bis 1,60 m, der Abstand zum Kopf ist aber auch hier groß.

- ⊖ Nur der Fahrerplatz ist mit einem Anschnallerinnerer ausgestattet. An den Klapp-Außengriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

3,6

Kindersicherheit

Laut neuem EuroNCAP-Rating erhält der baugleiche Suzuki Alto 46% der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Kindersitze lassen sich auf den zwei hinteren Sitzplätzen aufgrund der losen Gurtschlösser und der nicht optimalen Anlenkpunkte nur befriedigend befestigen.

- ⊕ Der Nissan ist serienmäßig mit Isofix und Ankerhaken auf beiden Rücksitzen ausgestattet, wodurch Kindersitze mit Isofix einfach befestigt werden können.
- ⊖ Der Beifahrerairbag ist nicht abschaltbar, laut Betriebsanleitung dürfen auf dem Beifahrersitz generell keine Kindersitze montiert werden. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

3,6

Fußgängerschutz

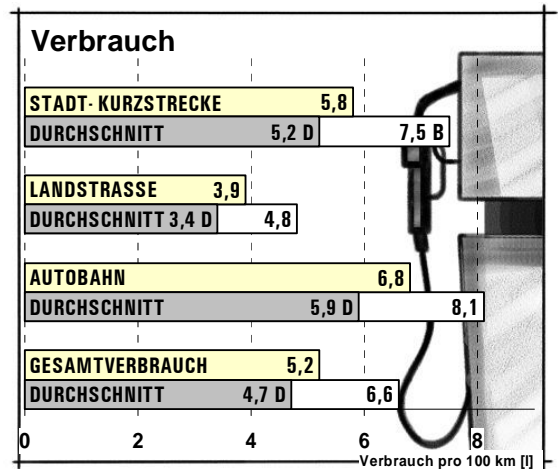
Der Fußgängerschutz des Suzuki Alto fällt laut EuroNCAP nur akzeptabel aus. Es werden 35% der Punkte erreicht. Auch der Nissan Pixo sollte ein ähnliches Ergebnis erreichen.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der Durchschnittsverbrauch des Nissan Pixo liegt bei 5,2 l/100 km. Für einen Kleinwagen ist dieser Verbrauch nicht gerade niedrig. Der CO₂-Ausstoß beträgt 118 g/km, das reicht beim ADAC-EcoTest für 24 Punkte.

- + Der Stadtverbrauch und der Verbrauch auf der Landstraße liegen niedrig. In der Stadt sind es 5,8 l/100 km und außerorts 3,9 l/100 km.
- Auf der Autobahn liegt der Verbrauch dagegen mit 6,8 l/100 km zu hoch.



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

1,6 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering, das reicht für 44 Punkte. Insgesamt verfehlt der Pixo mit 68 Punkten knapp die vier Sterne beim ADAC-EcoTest.

2,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,6 Betriebskosten*

Aufgrund des recht hohen Kraftstoffverbrauchs fallen auch die Betriebskosten nicht gerade gering aus.

1,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

4,7 Wertstabilität*

- Der kleine Nissan Pixo lässt wie auch der baugleiche Suzuki Alto einen ähnlich schlechten Restwertverlauf erwarten.

1,7 Kosten für Anschaffung*

- + Der Nissan Pixo ist in der Ausstattungsvariante Acenta für günstige 9.190 Euro zu haben. Allerdings sollte bedacht werden, dass Nissan für ESP und Kopfairbags (Safety Pack: 590 Euro) sowie eine Klimaanlage (790 Euro) Aufpreis verlangt. Das Safety Pack sollte beim Kauf unbedingt mitbestellt werden.

1,9

Fixkosten*

⊕ Dank des geringen Hubraums und dem niedrigen CO₂-Ausstoß werden nur 20 Euro jährliche Steuer fällig. Die Einstufungen in den Versicherungsklassen fallen durchweg günstig aus.

1,7

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen auf niedrigem Niveau. Günstige Fixkosten und der niedrige Anschaffungspreis sorgen für die gute Bewertung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/996
Leistung [kW(PS)]	50(68)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	90/3400
0-100 km/h[s]	14,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,2 S
CO₂ [g/km]	103
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/14/16
Steuer pro Jahr [Euro]	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	308
Preis [Euro]	7.990

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

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	996 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	90 Nm
bei	3400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	155/65R14
Reifengröße (Testwagen)	155/65R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	9,7 m
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	9,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 3,9/ 6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	103g/km/ 118g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3565/1600/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	890 kg/360 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	130 l/385 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	100 kg/200 kg
Dachlast	35 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	670 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	100 Euro
Monatliche Werkstattkosten	35 Euro
Monatliche Fixkosten	55 Euro
Monatlicher Wertverlust	133 Euro
Monatliche Gesamtkosten	323 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/14/16
Grundpreis	9.190 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.



Nissan Pixo 1.0 acenta

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.200 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (Safety Pack)	590 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Safety Pack)	590 Euro ^o
Audioanlage (MP3)	Serie
Drehzahlmesser	nicht erhältlich
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (Ausstellfenster)	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	790 Euro ^o /nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (50:50)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	350 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	3,7	Fahrstabilität	1,8
Sicht	3,3	Kurvenverhalten	1,7
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	3,5	Bremse	4,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,2	Sicherheit	3,7
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,8
Innenraum	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	3,7
Bedienung	3,3	Kindersicherheit	3,6
Raumangebot vorne*	2,2	Fußgängerschutz	3,6
Raumangebot hinten*	4,2	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,6
Komfort	3,0	Schadstoffe	1,6
Federung	3,1		
Sitze	3,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,2
Innengeräusch	3,5	Betriebskosten*	3,6
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,8
Motor/Antrieb	2,9	Wertstabilität*	4,7
Fahrleistungen*	3,0	Kosten für Anschaffung*	1,7
Laufkultur	3,0	Fixkosten*	1,9
Schaltung	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	1,7
Getriebeabstufung	2,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest