



## Nissan Qashqai 1.5 dCi Eco visia 2WD

Fünftüriger SUV der Mittelklasse  
(78 kW / 106 PS)

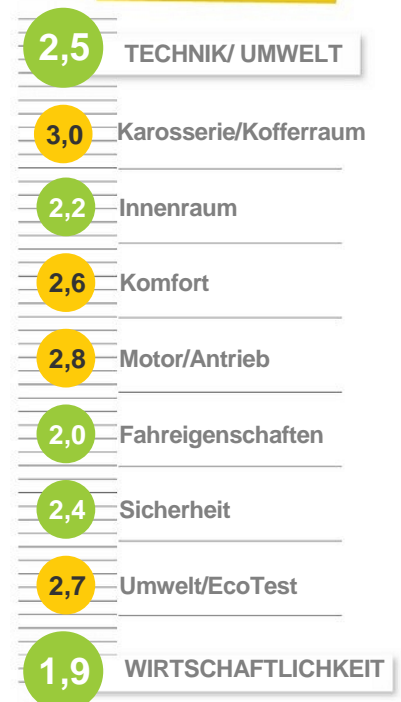
Nach rund drei Jahren Bauzeit erhält der Qashqai ein dezentes Facelift. Dabei wurde die Fahrzeugfront optisch aufgewertet und wirkt nun dank der schmaleren Scheinwerfer deutlich dynamischer. Im Innenraum wurden etwas hochwertigere Materialien verwendet, die Tachoeinheit wurde komplett neu gestaltet und ist deutlich besser ablesbar. Auch das Fahrwerk wurde überarbeitet und zeigt sich nun ausgewogener und komfortabel. Die getestete Basisvariante mit Frontantrieb kann zwar nicht durch sportliche Fahrleistungen punkten, zeigt aber einen niedrigen Verbrauch von lediglich 5,7 l/100 km. Dass Nissan in diesem Fahrzeug keinen Rußpartikelfilter verbaut und dem Fahrzeug dann noch den Beinamen "Eco" verpasst ist unverständlich. Immerhin kann gegen Aufpreis ein Partikelfilter geordert werden, kurios ist, dass dann der Beiname "Eco" wegfällt. Das getestete Fahrzeug ist ab 20.840 Euro erhältlich, wobei der 600 Euro teure Rußpartikelfilter auf jeden Fall dazu bestellt werden sollte. **Karosserievarianten:** Qashqai+2 (7-Sitzer, längerer Radstand) **Konkurrenten:** Honda CR-V; Hyundai iX35; Mitsubishi ASX; Skoda Yeti; Toyota RAV4; VW Tiguan

**+** gutes Raumangebot vorne, ausgewogene Federung, niedrige Innengeräusche, gute Fahrstabilität, kurzer Bremsweg, niedriger Verbrauch, gute Wirtschaftlichkeit

**-** kein Partikelfilter (kostet Aufpreis), hohe Kofferraumladekante, kein Einklemmschutz an el. Fensterhebern (außer Fahrerfenster)



### ADAC-URTEIL



3,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

### Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen überwiegend soliden Eindruck. Mit Kunststoff verkleidet sind die Seitenflanken im unteren Bereich, auch die Stoßfänger sind dadurch weitgehend resistent gegen kleinere Rempler. Im Innenraum sind die Materialien recht sauber verarbeitet, nach dem Facelift wirken diese etwas hochwertiger, ohne allerdings Premiumniveau zu erreichen. Der Motorraum ist nach unten geschlossen und glattflächig. So kann kaum Schmutz eindringen; die verbesserte Aerodynamik reduziert den Verbrauch. Auf dem Dach dürfen maximal 75 kg Gepäck transportiert werden (bei dieser Variante ist keine Dachreling erhältlich), die maximale Zuladung beträgt sehr gute 480 kg.

⊖ Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen, die Klappe muss über einen Hebel links am Armaturenbrett geöffnet werden. Da sich der Hebel für die Motorhaubenverriegelung direkt daneben befindet, können die beiden Hebel leicht verwechselt werden. Für die Eco-Variante des Qashqai ist lediglich ein Reifenreparaturset vorhanden, ein Notrad ist nicht erhältlich. Es fehlt ein Wagenheber an Bord.

3,3

### Sicht

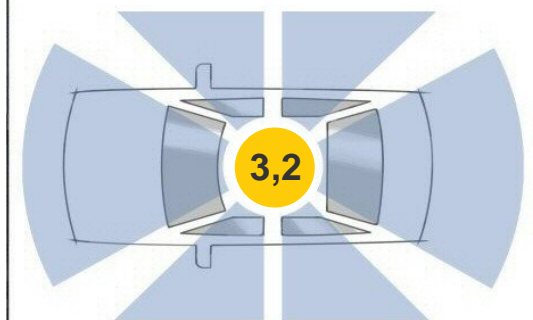
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Qashqai durchschnittlich ab. Es stören die breiten A- und B-Säulen sowie die nicht sehr unübersichtlich gestaltete Heckpartie. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe schlecht erkannt werden. Nissan bietet zwar für den Qashqai eine Einparkhilfe und eine Rückfahrkamera an, welche durchaus sinnvoll wäre, leider sind diese Ausstattungsmerkmale in der getesteten Variante nicht erhältlich. Einparksensoren können aber als Zubehör nachträglich bei Nissan eingebaut werden. Die Halogenscheinwerfer arbeiten zufriedenstellend, das lediglich in der Ausstattungsvariante Tekna verbaute Xenonlicht kann eine kaum bessere Ausleuchtung der Straße vorweisen (siehe auch Scheinwerfer-Test 2009).

⊕ Wegen der leicht erhöhten Sitzposition hat man einen guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind sehr groß und beheizbar, leider fehlt ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nicht so gut erkannt werden können.

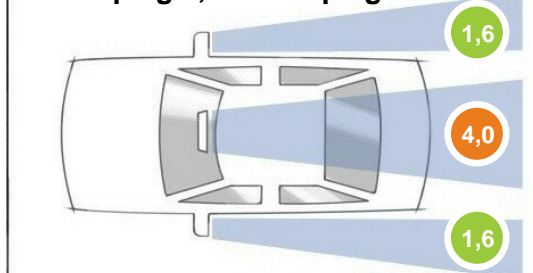


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht erheblich eingeschränkt.

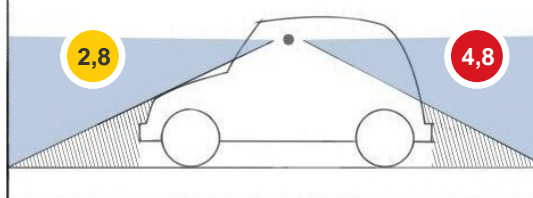
#### Rundumsicht



#### 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.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Vorne gestaltet sich der Zustieg recht angenehm, nur die Beine müssen etwas mehr angehoben werden, dafür sind die Sitzflächen auf einer sehr angenehmen Höhe. Ältere Passagiere wissen eine einstiegsfreundliche Sitzhöhe sehr zu schätzen. Der Zwischenraum vom Sitz zur Dachkante ist so groß, dass Personen bis ca. 1,80 m Größe den Kopf nicht senken müssen. Hinten verhält es sich ähnlich, nur dass sich der enge Fußraum hemmend auswirkt. Für alle außen sitzenden Insassen außer dem Fahrer gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.
- Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter zu schwach. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da sich das Fahrzeug auch bei geöffneter Türe verschließen lässt (außer Fahrerseite).

## 2,8 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst 360 Liter unter der Gepäckabdeckung, ein durchschnittlicher Wert in dieser Klasse. Nach Umklappen der Rücksitzlehne erhöht sich das Fassungsvermögen auf 690 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante).

- Wegen der schrägen Heckpartie kann man den Kofferraum nur in einem kleinen Bereich bis zur vollen Höhe beladen.



Mit 360 l Volumen ist der Kofferraum des Qashqai von klassenüblicher Größe.

## 3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

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

- + Die Ladeöffnung ist groß und das Format des Kofferraumes zweckmäßig.
- Die Heckklappe öffnet nicht weit genug, bereits Personen ab 1,75 m Größe stoßen sich an der geöffneten Klappe leicht den Kopf. Gepäckstücke müssen zum Einladen ca. 77 cm hoch angehoben werden.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

- + Der Klappmechanismus der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne lässt sich leicht und schnell bedienen; die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben.
- Die Rückbank lässt sich nicht wegklappen. Sind die Lehnen umgelegt, entsteht ein nach vorne ansteigender Boden, was die Nutzbarkeit einschränkt. Zweckmäßige Ablagen für kleinere Utensilien sind nicht vorhanden. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

⊕ In der Bedienung ist der Nissan Qashqai leicht und weitgehend logisch gegliedert. Das Lenkrad ist längs- und höhenstellbar und kann dem Fahrer optimal angepasst werden. Am Lenkrad befinden sich Tasten für Tempomat und Audio-System. Pedale und Schalthebel liegen günstig, nur der Sprung vom Gas zur Bremse könnte etwas geringer sein. Die Außenspiegel und die Seitenfenster lassen sich elektrisch betätigen, das Fahrerfenster hat eine Antippautomatik. Radio und Bordcomputer sind sehr gut angeordnet, die Bedienung ist vorherrschend sinnfällig. Die Bedienelemente für die Klimaanlage sind zwar einfach und logisch zu bedienen, sind aber zu tief im Mittelteil des Armaturenbretts platziert. Das Info-Display informiert über zahlreiche Betriebszustände, wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie die Reichweite. Die Instrumenteneinheit wurde zum Facelift deutlich überarbeitet. Die Instrumente sind nun deutlich besser ablesbar, auch das Multifunktionsdisplay in der Mitte ist klar gestaltet. Der nun serienmäßige Tempomat besitzt auch eine Speed-Limiter-Funktion, die eingestellte Geschwindigkeit wird nun im Display angezeigt. Leseleuchten gibt es für alle äußeren Mitfahrer separat.

⊖ Der Schalter vom Außenspiegel liegt versteckt links hinter dem Lenkrad. Auch die Sitzeinsteller sind schlecht erreichbar. Der Hebel für die Sitzlängsverstellung ist weit unten am Fußboden, der für Sitzhöhe und Lehne nur bei geöffneten Türen gut zugänglich. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet, beim Öffnen schlägt dem Beifahrer die Klappe auf das Knie. Zum Anlegen der Rück Sitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schlösser nicht fixiert sind; für kräftigere Mitfahrer sind die Gurtlängen zu kurz. Ablagen gibt es hinten nur wenige, Lehnentaschen fehlen bei der Ausstattungsvariante Visia.



Der Qashqai überzeugt durch gute Funktionalität und saubere Verarbeitung.

### 1,7 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Sitzplätzen ist sehr großzügig bemessen. Bein- und Kopffreiheit reichen für Insassen bis gut 1,95 m Größe aus.

### 3,3 Raumangebot hinten\*

Passagiere mit über 1,80 m Größe stoßen mit dem Kopf leicht am Dach an. Zwei Insassen haben aber ein großzügiges Raumgefühl durch die große Innenraumbreite und die üppig bemessene Kniefreiheit.

## 2,6 KOMFORT

### 2,2 Federung

⊕ Die Federung im Qashqai wurde zum Facelift nochmals verfeinert.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen haben Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz.



Das komfortabel ausgelegte Fahrwerk bügelt kurze Bodenwellen souverän aus, die Insassen können sich über guten Fahrkomfort freuen. Grobe Einzelhindernisse werden ebenfalls zufriedenstellend vom Fahrwerk geschluckt, wobei besonders positiv auffällt, dass die Hinterachsgeräusche bei Überfahren von Kanaldeckel nun deutlich geringer ausfallen, als vor dem Facelift. Die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven hält sich für einen SUV noch in Grenzen.

## 2,7 Sitze

- + Der Fahrersitz ist höhenstellbar. Die Vordersitze sind groß und angenehm straff gefedert, sie bieten überwiegend gute Körperunterstützung. Nur die Konturen der Sitzlehnen sind nicht ganz körpergerecht, zudem könnten die Lehnen höher sein. Hinten sind die Sitze ebenfalls angenehm gepolstert. Die Sitzposition ist aber wegen eines zu geringen Abstandes zum Boden nicht besonders komfortabel - groß gewachsene Mitfahrer sitzen mit angewinkelten Beinen ohne Oberschenkelauflage.
- Bei tief gestelltem Fahrersitz ist die Sitzfläche zu stark nach hinten geneigt. Der Beifahrersitz besitzt keine Höheneinstellung.

## 2,3 Innengeräusch

- + Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h ist niedrig. Nur bei hohen Drehzahlen wirkt das Motorgeräusch störend. Sowohl Fahr- als auch Windgeräusche stören nur wenig.

## 3,3 Klimatisierung

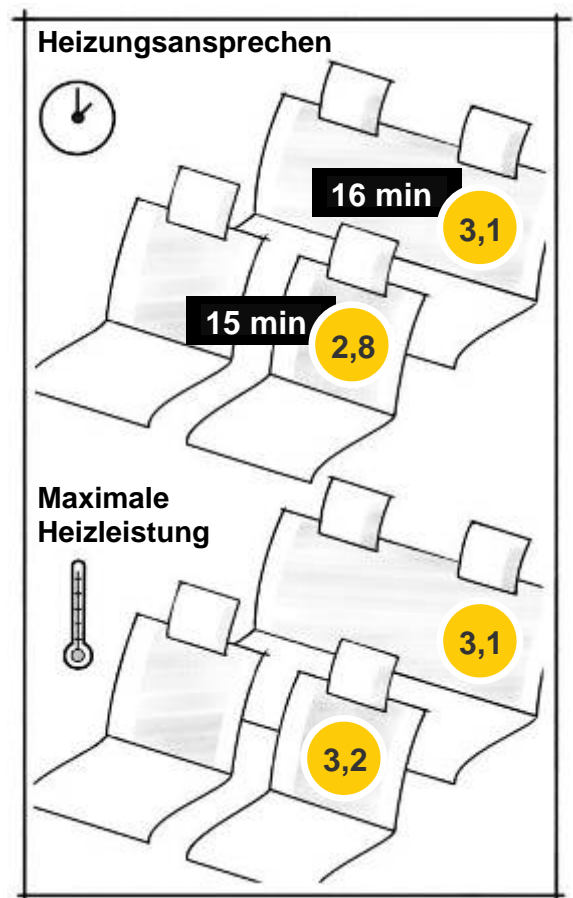
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung ist vorne wie hinten durchschnittlich. Die Zeit, bis sich bei kalter Witterung angenehme Temperaturen im Innenraum einstellen, liegt auf einem passablen Niveau. Die getestete Variante ist lediglich mit einer manuellen Klimaanlage lieferbar. Immerhin ist diese serienmäßig an Bord. Die Temperatur und Luftverteilung kann nur grob justiert werden.

- Die hinteren Fenster lassen sich nur etwa zu zwei Dritteln öffnen.

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

## 3,3 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des Qashqai 1,5 dCi mit 106 PS liegen auf akzeptablem Niveau. Während sich der Motor bei niedrigen Drehzahlen kräftig anfühlt, geht er bei höheren Drehzahlen oder weit ausdrehendem Motor etwas die Kraft aus.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

## 3,0 Laufkultur

Das Vibrationsverhalten des Motors ist zufriedenstellend. Nach dem Kaltstart klingt der Diesel etwas laut. Das wird besser, wenn er warm gefahren ist. Bei niedrigen Drehzahlen sind leichte Brummfrequenzen vorhanden.

---

## 2,5 Schaltung

Die Vorwärtsgänge sind zufriedenstellend geführt und lassen sich insgesamt gut einlegen. Nur beim Einlegen des ersten Gangs kann es teilweise leicht haken. Die Schaltwege fallen zufriedenstellend kurz aus. Auch der Rückwärtsgang ist einfach und geräuschlos einlegbar und gut von den Vorwärtsgängen abgegrenzt. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, im möglichst sparsamsten Gang zu fahren.

---

## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen gut zur Charakteristik des Motors. Die Gesamtübersetzung könnte aber einen Tick länger sein, um die Drehzahlen bei Autobahngeschwindigkeit noch etwas zu senken.

---

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

---

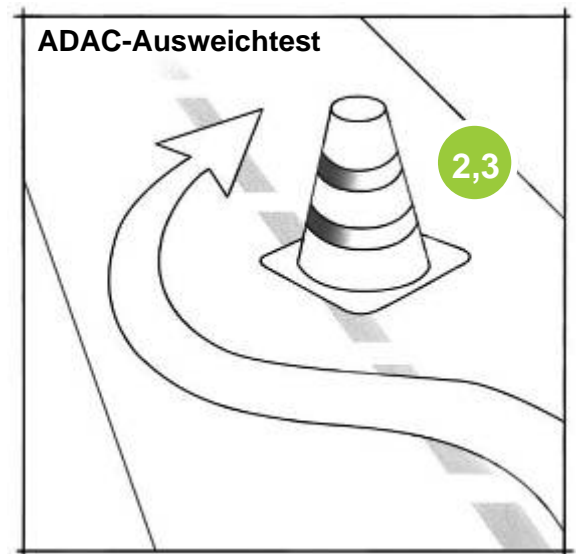
### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Nissan Qashqai reagiert spontan auf Lenkbewegungen und ermöglicht so sicheres und schnelles Ausweichen. Auch Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Den ADAC-Ausweichtest meistert der Wagen spurtreu ohne erkennbare Tendenz zum Schleudern. Das serienmäßige ESP greift früh und effektiv ein, wodurch viel Geschwindigkeit abgebaut wird. In Extremsituationen kann auch das kurveninnere Hinterrad leicht abheben. Die Traktionskontrolle verhindert Durchdrehen der Antriebsräder auf glatter Fahrbahn.

---

### 2,3 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist nahezu neutral, leicht gutmütig untersteuernd und damit unproblematisch. Das ESP hilft dem Fahrer in kritischen Situationen. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden und unkritisch.



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.

---

## 2,7 Lenkung\*

Die Lenkung wurde zum Facelift leicht optimiert und spricht nun etwas besser um die Mittellage an. Sowohl das Lenkgefühl als auch die Zielgenauigkeit liegen nun im zufriedenstellenden Bereich. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis beträgt für die Fahrzeugklasse zufriedenstellende 11,4 m.

---

## 1,3 Bremse

+ Der Bremsweg des Qashqai beträgt aus 100 km/h durchschnittlich nur 34,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, 215/60R17). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar.

---

## 2,4 SICHERHEIT

---

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Mit ESP und dem elektronischen Bremsassistent besitzt der Nissan Qashqai die wichtigsten Systeme für eine gute aktive Fahrsicherheit. Nun auch serienmäßig an Bord ist ein Speed-Limiter, mit welchem man die Geschwindigkeit begrenzen kann und somit nicht versehentlich zu schnell fährt.

---

### 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

+ Ausgestattet mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags erhält der Nissan beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren die volle Punktzahl für die Insassensicherheit und damit fünf Sterne. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m, hinten bis 1,70 m. Ansnallerinnerer sind für beide vorderen Insassen vorhanden, für die hinteren Passagiere wird der Ansnallstatus im Display angezeigt. 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.

---

### 3,1 Kindersicherheit

Auf den beiden äußeren Rücksitzen ist die Befestigung von Kindersitzen - auch mittels Isofix - möglich. Da die Gurte für Kindersitze mit besonders hohem Gurtbedarf zu kurz sind, ist Isofix vorzuziehen. Dafür sprechen auch die an langen Gurtbändern befestigten Gurtschlösser. Diese erschweren zum einen die Montage und verhindern einen festen Sitz des Kindersitzes.

+ Das Schutzpotenzial für Kinder ist sehr gut. Die Crashtests nach EuroNCAP wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: jeweils WAVO/Fair Bimbo Fix II (Isofix, rückwärts- bzw. vorwärtsgerichtet). Es wurden 40 von 49 Punkten erreicht. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

– Die Isofix-Verankerungen im Fahrzeug sollten noch besser gekennzeichnet werden. Auch die Isofix-Montage ist nicht optimal gelöst, da die Gurtschlösser den Isofix-Halterungen teils im Weg sind. Die Fensterschließkräfte an den hinteren Fenstern sind mit über 100 Newton hoch, es fehlt ein Einklemmschutz.

### 3,1 Fußgängerschutz

Während der gesamte Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube entschärft sind, gibt es noch sehr aggressive Anstoßbereiche an der Vorderkante und an den Seiten der Motorhaube. Beim Fußgängerschutztest reicht es deshalb nur für 18 von max. 36 Punkten (2 Sterne).

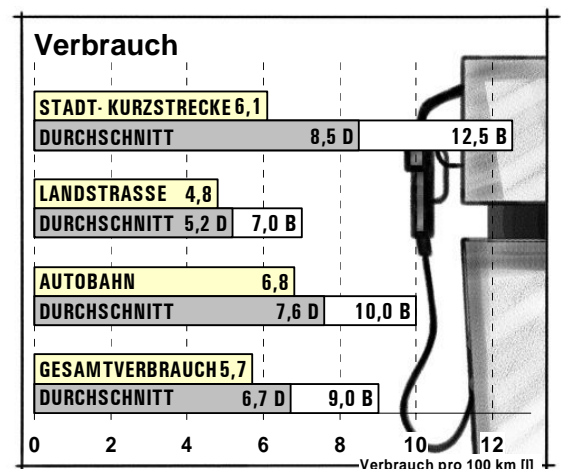
## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO2\*

+ Der Verbrauch der Basismotorisierung fällt mit durchschnittlich 5,7 l/100 km niedrig aus. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 151 g/km werden im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest 36 Punkte erreicht. Besonders in der Stadt zeigt er sich mit 6,1 l/100 km sparsam. Außerorts sind es 4,8 l und auf der Autobahn 6,8 l pro 100 km.

### 3,0 Schadstoffe

– Unverständlich, dass Nissan heute noch ein Fahrzeug ohne Rußpartikelfilter auf dem deutschen Markt anbietet. Das Nissan dieses Modell dann auch noch auf den Beinamen "Eco" tauft, grenzt schon fast an einer Sauerei, vor allem da der Beiname bei Wahl des 600 Euro teuren aufpreispflichtigen Rußpartikelfilters wegfällt. Aufgrund des im Testwagen fehlenden Rußpartikelfilters werden nur magere 30 Punkte bei den Schadstoffen erreicht. Das reicht insgesamt nur für drei Sterne im EcoTest.



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

## 1,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,4 Betriebskosten\*

+ Der geringe Dieserverbrauch hat niedrige Betriebskosten zur Folge.



## 2,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Wartungsdienst fällig. Der 1,5 Liter Turbodiesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens alle 120.000 km oder nach fünf Jahren ersetzt werden muss.

⊕ Nissan verbaut nach eigenen Angaben eine langlebige Auspuffanlage und auch der Rußpartikelfilter sei wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer ist bei Nissan obligatorisch. Auch die Ausgaben für den Reifenersatz halten sich bei Nutzung der Seriengröße in Grenzen.

⊖ Die kurzen, jährlichen Wartungsabstände bedeuten häufigere Werkstattaufenthalte und erhöhen die Kosten.

## 3,1 Wertstabilität\*

Dem beliebten SUV kann trotz der bereits vierjährigen Bauzeit immer noch ein befriedigender Restwertverlauf vorhergesagt werden, wobei sich speziell der fehlende Rußpartikelfilter sehr negativ auswirken wird.

## 1,8 Kosten für Anschaffung\*

⊕ Der Nissan Qashqai 1,5 dCi Visia ist ab 20.840 Euro erhältlich. Es sollte aber auf jeden Fall der aufpreispflichtige Rußpartikelfilter für 600 Euro dazu bestellt werden. Aber auch mit Rußpartikelfilter ist der Japaner für diese Fahrzeugklasse noch recht günstig.

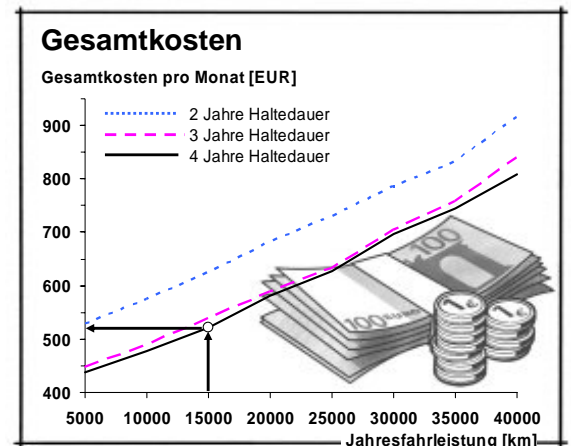
## 2,2 Fixkosten\*

Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 178 Euro. In der Teilkaskoversicherung ist der Qashqai nicht gerade günstig eingestuft.

⊕ In der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung ist das Fahrzeug dagegen recht günstig eingestuft.

## 1,7 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die absoluten monatlichen Kosten fallen dank günstigem Anschaffungspreis und niedrigen Kraftstoffkosten gering aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 522 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP                            | 1.6      | 2.0      | 1.5 dCi  | 1.5 dCi Eco | 2.0 dCi  |
|--------------------------------|----------|----------|----------|-------------|----------|
| Aufbau/Türen                   | GE/5     | GE/5     | GE/5     | GE/5        | GE/5     |
| Zylinder/Hubraum [ccm]         | 4/1598   | 4/1997   | 4/1461   | 4/1461      | 4/1994   |
| Leistung [kW(PS)]              | 84(115)  | 104(141) | 76(103)  | 78(106)     | 110(150) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min  | 156/4400 | 196/4800 | 240/2000 | 240/2000    | 320/2000 |
| 0-100 km/h[s]                  | 11,8     | 10,1     | 12,5     | 12,8        | 9,5      |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]   | 178      | 195      | 176      | 176         | 194      |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]  | 7,6 S    | 8,7 S    | 6,0 D    | 5,7 D       | 7,1 D    |
| CO2 [g/km]                     | 155      | 184      | 138      | 129         | 167      |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK  | 14/18/16 | 15/18/19 | 16/18/22 | 16/18/22    | 16/21/22 |
| Steuer pro Jahr [Euro]         | 102      | 168      | 178      | 178         | 284      |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 522      | 598      | 516      | 522         | 603      |
| Preis [Euro]                   | 19.490   | 23.140   | 21.440   | 20.840      | 25.540   |

### 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-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

|   |                          |
|---|--------------------------|
| 4-Zylinder Diesel                         | Schadstoffklasse Euro4   |
| Hubraum                                   | 1461 ccm                 |
| Leistung                                  | 78 kW (106 PS)           |
| bei                                       | 4000 U/min               |
| Maximales Drehmoment                      | 240 Nm                   |
| bei                                       | 2000 U/min               |
| Kraftübertragung                          | Frontantrieb             |
| Getriebe                                  | 6-Gang-Schaltgetriebe    |
| Reifengröße (Serie)                       | 215/65R16                |
| Reifengröße (Testwagen)                   | <b>215/60R17H</b>        |
| Bremsen vorne/hinten                      | Scheibe/Scheibe          |
| Wendekreis links/rechts                   | 11,2 m                   |
| Höchstgeschwindigkeit                     | 176 km/h                 |
| Beschleunigung 0-100 km/h                 | 12,8 s                   |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)       | <b>7,9 s</b>             |
| Bremsweg aus 100 km/h                     | <b>34,4 m</b>            |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | <b>5,7 l</b>             |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB   | <b>6,1 / 4,8 / 6,8 l</b> |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test         | 129g/km / <b>151g/km</b> |
| Innengeräusch 130km/h                     | <b>69dB(A)</b>           |
| Länge/Breite/Höhe                         | 4330/1790/1615 mm        |
| Leergewicht/Zuladung                      | <b>1450 kg/480 kg</b>    |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt         | <b>360 l/690 l</b>       |
| Anhängelast ungebremst/gebremst           | 740 kg/1200 kg           |
| Dachlast                                  | 75 kg                    |
| Tankinhalt                                | 65 l                     |
| Reichweite                                | <b>1140 km</b>           |
| Garantie                                  | 3 Jahre / 100.000 km     |
| Rostgarantie                              | 12 Jahre                 |

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

|                                      |                 |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten            | <b>107 Euro</b> |
| Monatliche Werkstattkosten           | <b>56 Euro</b>  |
| Monatliche Fixkosten                 | <b>79 Euro</b>  |
| Monatlicher Wertverlust              | <b>280 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten              | <b>522 Euro</b> |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK    | 16/18/22        |
| Grundpreis                           | 20.840 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

|  |                  |
|--|------------------|
| Abbiegelenk                            | nicht erhältlich |
| Totwinkelassistent                     | nicht erhältlich |
| Regen- und Lichtsensor                 | nicht erhältlich |
| Abstandsregelung, elektronisch         | nicht erhältlich |
| Automatikgetriebe                      | nicht erhältlich |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie            |
| Fernlichtassistent                     | nicht erhältlich |
| Head-Up-Display                        | nicht erhältlich |
| Kurvenlicht                            | nicht erhältlich |
| Reifendruckkontrolle                   | nicht erhältlich |
| Rußpartikelfilter                      | 600 Euro         |
| Spurassistent                          | nicht erhältlich |
| Tempomat (inkl. Limiter)               | Serie            |
| Xenonlicht                             | nicht erhältlich |

### INNEN

|                                      |                        |
|--------------------------------------|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten           | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten     | Serie                  |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | nicht erhältlich       |
| Klimaanlage                          | Serie                  |
| Klimaautomatik                       | nicht erhältlich       |
| Knieairbag                           | nicht erhältlich       |
| Navigationssystem                    | nicht erhältlich       |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar   | Serie                  |

### AUSSEN

|                                  |                       |
|----------------------------------|-----------------------|
| Anhängerkupplung (zzgl. Montage) | 338 Euro              |
| Lackierung Metallic              | 520 Euro <sup>o</sup> |
| Schiebe-Hubdach                  | nicht erhältlich      |

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,5

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen