



Nissan Qashqai+2 2.0 dCi i-way 4x4 (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Der Qashqai ist in der Zwischenzeit ein alter Bekannter auf Deutschlands Straßen. Die Version +2 hat eine längere Karosserie und zwei zusätzliche Klappsitze im Kofferraum, die den SUV zumindest vorübergehend zum Siebensitzer machen. Hat man die dritte Sitzreihe mühsam erklommen, so sitzt man dort beengt und unbequem. Die beiden Plätze im Heck sollten daher als Notsitze für kurze Fahrten betrachtet werden. Der Zweiliter-Dieselmotor bewegt den großen SUV souverän, nervt aber durch einen sehr trägen Turbolader, der nach jedem Schaltvorgang viel Zeit benötigt, um den Diesel wieder ausreichend zu beatmen. Mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 6,6 Litern pro 100 Kilometer liegt er im Mittelfeld seiner Klasse. Lobenswert sind der Einstiegspreis von 30.790 € und die großzügige Grundausstattung. **Karosserievarianten:** Fünfsitzer.

Konkurrenten: Chevrolet Captiva, Fiat Freemont.

+ gutes Raumangebot vorn, hervorragende Crash-Ergebnisse, praktisches Innenraumkonzept, geringer Wertverlust, niedrige Unterhaltskosten

- hohe Kofferraumladekante, unkomfortable dritte Sitzreihe, Kindersitze ohne ISOFIX oft nicht gut zu befestigen



ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen überwiegend soliden Eindruck. Mit Kunststoff verkleidet sind die Seitenflanken im unteren Bereich, auch die Stoßfänger zeigen sich 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 der Dachreling dürfen maximal 75 kg Gepäck transportiert werden, die maximale Zuladung beträgt sehr gute 588 kg.

⊖ Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen, sie muss über einen Hebel links am Armaturenbrett geöffnet werden. Da sich die Bedienung für die Motorhaubenentriegelung direkt daneben befindet, können die beiden Hebel leicht verwechselt werden. Es ist ein Notrad vorhanden, in der kleinen Ersatzradmulde kann aber das abgebaute vollwertige Rad nicht untergebracht werden. Das Öffnen der Motorhaube wird zum Kraftakt. Sie ist sehr schwer anzuheben. Um den Haltestab zu erreichen, muss man sich weit in den Motorraum beugen.

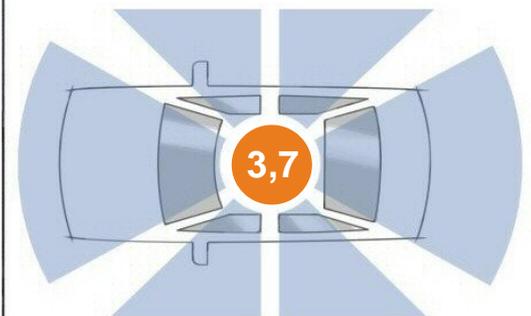
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Qashqai durchschnittlich ab. Es stören die breiten A- und B-Säulen sowie die nicht sehr übersichtlich gestaltete Heckpartie. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe kaum erkannt werden. Die serienmäßige Rückfahrkamera leistet hier ganze Arbeit und überbrückt den toten Winkel hinter dem Fahrzeug. Einparksensoren können als Zubehör nachträglich bei Nissan eingebaut werden. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus, 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.

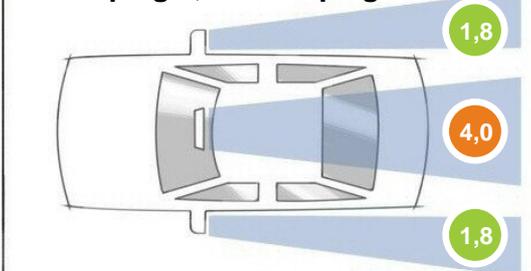


Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht erheblich eingeschränkt.

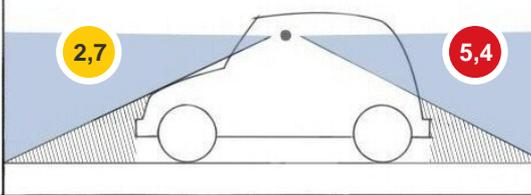
Rundumsicht



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. Vorn 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 einstiegshöhe 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. Auch der Zustieg zur zweiten Sitzreihe gestaltet sich bequem. Für alle außen sitzenden Insassen (außer dem Fahrer) gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer nachts den Heimweg.
- Um auf die zweite Sitzreihe zu gelangen, ist voller Körpereinsatz nötig. Wenn man sich beim Einsteigen noch ins Fahrzeug ziehen kann, ist beim Aussteigen Kreativität gefragt, um sich aus dem Fahrzeug schälen zu können. Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter zu schwach. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da sich das Fahrzeug auch bei geöffneter Tür verschließen lässt (außer Fahrerseite).

2,9 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst beim Qashqai+2 400 Liter unter der Gepäckabdeckung, ein durchschnittlicher Wert in dieser Klasse. Nach Umklappen der Rücksitzlehne erhöht sich das Fassungsvermögen auf 710 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Ist die dritte Sitzreihe aufgerichtet, so hat man nur noch 100 Liter Transportvolumen.

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



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

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis 1,83 Meter aufrecht stehen.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich elektrisch unterstützt von hinten entriegeln und öffnet sehr leicht. Die Ladeöffnung ist groß und das Format des Kofferraums zweckmäßig. Von innen stört beim Ausladen keine Ladekante.
- Gepäckstücke müssen zum Einladen ca. 77 cm hoch angehoben werden. Die Gepäckraumleuchte ist am Dachhimmel nicht optimal platziert.

2,2 Kofferraum-Variabilität

Zweckmäßige Ablagen für kleinere Utensilien sind kaum vorhanden. Nur im hinteren Teil des Kofferraums befindet sich ein Staufach unter dem Boden; hier findet auch die eventuell nicht benötigte Gepäckraumabdeckung Platz.

- + Die Rücksitzlehne lässt sich in drei Teilen umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich leicht und schnell bedienen; die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben.
- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

2,1

INNENRAUM

2,0

Bedienung

⊕ Die Bedienung des Nissan Qashqai zeigt sich 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, aber zu tief im Mittelteil des Armaturenbretts platziert. Das Info-Display informiert über zahlreiche Betriebszustände, wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie die Reichweite. Die Instrumente sind gut ablesbar, auch das Multifunktionsdisplay in der Mitte ist klar gestaltet. Der nun serienmäßige Tempomat besitzt auch eine Speed-Limiter-Funktion, die eingestellte Geschwindigkeit wird im Display angezeigt. Leseleuchten gibt es für alle äußeren Mitfahrer separat. Fahrlicht und Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert. Der Regensensor schaltet aber auch bei trockener Scheibe gelegentlich die Wischer an.

⊖ Der Schalter der Außenspiegel-Einstellung 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 Rücksitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schlösser nicht fixiert sind; für kräftigere Mitfahrer sind die Gurtlängen zu kurz.



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

1,9

Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Sitzplätzen ist großzügig bemessen. Die Beinfreiheit reicht für Insassen bis 1,92 m Größe aus, die Kopffreiheit würde auch größere Passagiere erlauben. Subjektiv fühlt man sich (nicht zuletzt wegen der großen Innenbreite) wohl.

3,1

Raumangebot hinten*

Der Qashqai+2 bietet im Kofferraum zwei zusätzlich ausklappbare Sitze. Passagiere mit über 1,80 m Größe stoßen in der zweiten Sitzreihe mit dem Kopf leicht am Dach an. Zwei Insassen können aber bequem sitzen, die Innenbreite ist ordentlich. Etwas knapper geht es in der dritten Sitzreihe zu. Hier sitzt man schon eher beengt, für lange Strecken und große Personen sind diese Plätze 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.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Innenraum kann auf die Transportverhältnisse gut angepasst werden. Die zweite Sitzreihe lässt sich längs verschieben, die dritte Sitzreihe kann zum Vergrößern des Laderaums flach versenkt werden.

2,5 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ 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. Die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven hält sich für einen SUV noch in Grenzen. Auf kurzweiliger Fahrbahn spürt man ein konstantes Zittern im Aufbau, eine deutliche Stuckerneigung ist vorhanden.

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 fallen nicht ganz körpergerecht aus, zudem könnten die Lehnen höher sein und dürften bei Kurvenfahrt etwas mehr Seitenhalt bieten. Füße und Beine des Fahrers werden gut unterstützt. In der zweiten Sitzreihe sind die Sitze ebenfalls angenehm gepolstert und ordentlich ausgeformt. Hier sind auch die Lehnen etwas höher. Die Passagiere sitzen hoch, die Neigung der Rückenlehne kann eingestellt werden. In der dritten Reihe geht es wesentlich unkomfortabler zu. Weder Lehnen noch Flächen sind wirklich ausgeformt. Das Polster ist dünn und unbequem. Man sitzt tief und zusammengefallen.

⊖ Bei tief gestelltem Fahrersitz ist die Sitzfläche zu stark nach hinten geneigt. Der Beifahrersitz besitzt keine Höheneinstellung.

2,4 Innengeräusch

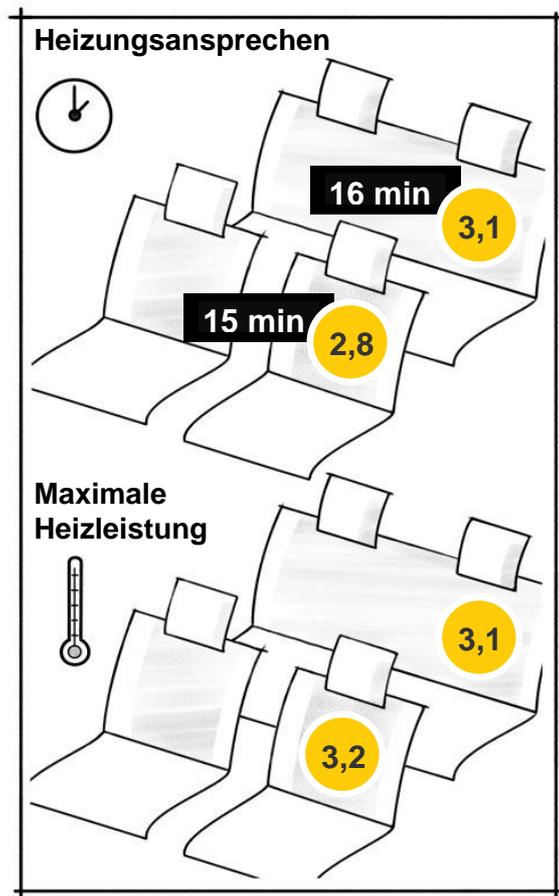
⊕ Der gemessene Geräuschpegel von 69 dB(A) bei 130 km/h ist niedrig. Der Motor hält sich vornehm zurück, Windgeräusche werden dagegen schon eher wahr genommen.

2,6 Klimatisierung

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

Die Heizwirkung ist vorn wie hinten durchschnittlich. Die Zeit, bis sich bei kalter Witterung angenehme Temperaturen im Innenraum einstellen, liegt auf einem passablen Niveau. Vorn vergehen 15 Minuten, hinten eine Minute mehr, bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht wird. Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord.

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



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,5

MOTOR/ANTRIEB

2,9

Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Qashqai 2,0 dCi mit 110 kW/150 PS liegen auf akzeptablem Niveau. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 7,0 Sekunden. Bei den Elastizitätsmessungen liegt er im Mittelfeld, nur im sechsten Gang wirkt er schon arg träge. Subjektiv wirkt der Motor noch träger. Er kämpft nach jedem Schaltvorgang mit einem immensen Turboloch.

2,3

Laufkultur

⊕ An der Laufkultur des Vierzylinder-Diesels gibt es nicht viel auszusetzen. Er läuft in allen Betriebszuständen weitgehend vibrationsfrei, Brummen und Dröhnen treten kaum auf.

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 einzulegen und per Zugring von den Vorwärtsgängen abgegrenzt. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, im sparsamsten Gang zu fahren.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen gut zur Charakteristik des Motors. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Auch die Gesamtübersetzung stellt zufrieden. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur 2.400 Umdrehungen in der Minute, wodurch nicht unnötig Sprit vergeudet wird.

2,5

FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest untersteuert das Fahrzeug erst deutlich, drängt dann aber stark mit dem Hinterteil nach. Im Allradbetrieb wird diese Übersteuerneigung noch deutlicher. ESP verhindert weitere Instabilitäten.

⊕ Der Nissan Qashqai reagiert spontan auf Lenkbewegungen und ermöglicht so sicheres und schnelles Ausweichen. Die Aufbaubewegungen sind dabei heftig, aber ungefährlich. Auch Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Allrad-Antrieb sorgt für sicheren Vortrieb auch auf schlechtem Untergrund.

2,3 Kurvenverhalten

⊕ In schnell gefahrenen Kurven untersteuert der Qashqai deutlich. Durch Gaswegnahme lassen sich Lastwechselreaktionen provozieren, die aber gut kontrollierbar bleiben. In Extremsituationen stabilisiert ESP.

2,8 Lenkung*

Die Lenkung spricht erst bei etwas größeren Lenkwinkeln und dann auch leicht verzögert an. Sowohl das Lenkgefühl als auch die Zielgenauigkeit liegen nur im zufriedenstellenden Bereich. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis beträgt für diese Fahrzeugklasse zufriedenstellende 11,9 Meter.

2,3 Bremse

⊕ Der Bremsweg des Qashqai beträgt aus 100 km/h durchschnittlich nur 37,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen Continental SportContact 2E 99V der Dimension 215/55 R18). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar.

2,4 SICHERHEIT

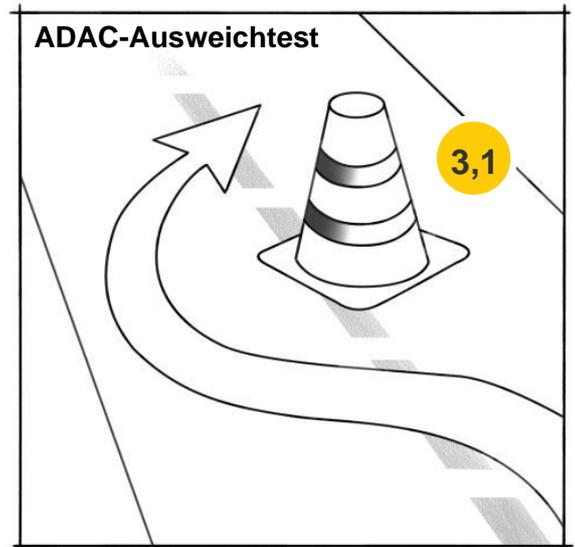
2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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.

1,7 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. Gurtwarner sind für beide vorderen Insassen vorhanden, für die hinteren Passagiere wird der Anschnallstatus im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

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



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.

3,2 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 Halt des Kindersitzes.

+ Das Schutzpotenzial für Kinder ist sehr gut. Die Crashtests nach EuroNCAP wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für eineinhalb- und dreijährige 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. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich auch von Kinderhänden leicht deaktivieren.

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).

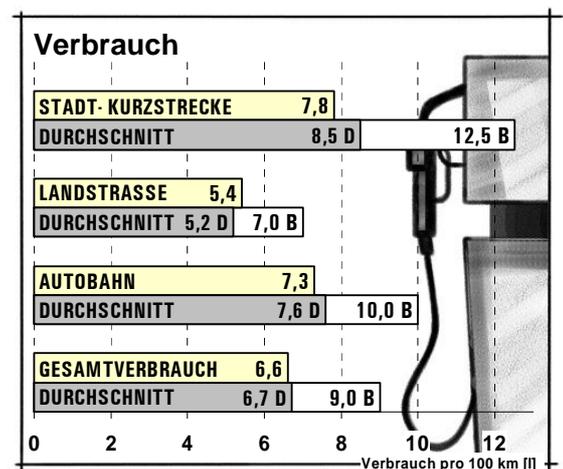
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 6,6 Liter auf 100 Kilometer liegt der allradgetriebene 2,0-Liter-Qashqai im Mittelfeld seiner Klasse. Der Verbrauch setzt sich zusammen aus 7,8 l/100 km Stadtverbrauch, 5,4 l/100 km auf der Landstraße und 7,3 l/100 km Autobahnverbrauch. Beim ADAC EcoTest stößt der Nissan 174 g/km CO₂ aus und erhält dafür 30 Punkte.

1,7 Schadstoffe

+ Mit dem serienmäßigen Rußpartikelfilter ist der Schadstoffausstoß gering. Beim ADAC EcoTest erhält der Qashqai dafür 43 Punkte, was insgesamt zu 73 Punkten und somit vier Sternen führt.



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

2,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Wegen des nur durchschnittlichen Verbrauchs verpasst der Qashqai knapp eine gute Bewertung der Betriebskosten.

4,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Nissan spendiert dem Qashqai langlebige Wartungs- und Verschleißteile. Auch eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km ist bei Nissan obligatorisch.
- Die jährliche Wartung beschert auch Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte und somit mehr Kosten.

1,7 Wertstabilität*

+ Modernste Diesel- und Abgastechnik verhelfen dem beliebten SUV zu einem stabilen Restwertverlauf im vierjährigen Kalkulationszeitraum.

2,5 Kosten für Anschaffung*

+ Der Nissan Qashqai 2.0 dCi i-way ist ab 30.790 Euro erhältlich. In seiner Klasse ein günstiger Einstiegspreis. Die Ausstattung ist dabei bereits reichhaltig. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, muss nur die Metallic-Lackierung für gut 500 € zusätzlich geordert werden.

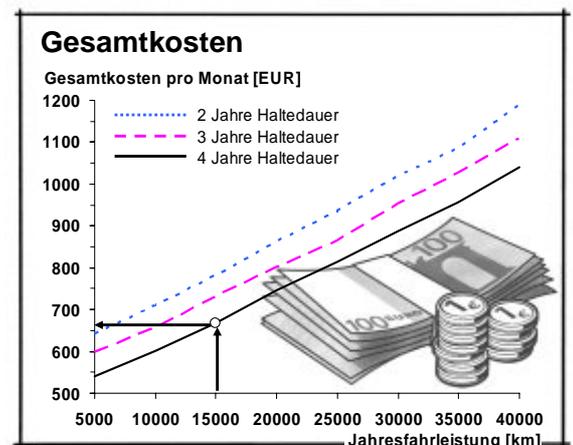
3,6 Fixkosten*

Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 276 Euro. In den Kaskoversicherungen ist der Qashqai nicht gerade niedrig eingestuft.

+ In der Haftpflichtversicherung liegt das Fahrzeug dagegen recht günstig.

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

+ Auch wenn die Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten etwas höher angesiedelt sind, die Betriebskosten bleiben akzeptabel. Der geringe prozentuale Wertverlust und der niedrige Anschaffungspreis führen zu einem sehr geringen tatsächlichen Wertverlust. Die monatlichen Unterhaltskosten sind gering.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 666 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	2.0	1.5 dCi	1.6 dCi	2.0 dCi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1997	4/1461	4/1598	4/1995
Leistung [kW(PS)]	86(117)	104(141)	81(110)	96(130)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	158/4400	196/4800	240/1750	320/1750	320/2000
0-100 km/h[s]	12,9	10,5	13,3	10,9	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	193	173	189	186
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,2 S	8,6 S	5,7 D	5,5 D	7,5 D
CO2 [g/km]	154	189	139	134	188
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/16	14/18/19	15/19/23	15V/20V/23 V	15/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	100	178	180	180	326
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	545	669	536	626	719
Preis [Euro]	21.090	25.390	23.040	27.540	31.440

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R18
Reifengröße (Testwagen)	215/55R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/ 5,4/ 7,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	163g/km / 174g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4541/1780/1645 mm
Leergewicht/Zuladung	1732 kg/588 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	980 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Rückfahrkamera	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.500 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
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
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	338 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro ^o
Panorama-Glasdach	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	360 Euro
Monatliche Gesamtkosten	666 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/23
Grundpreis	30.790 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 Qashqai+2 2.0 dCi i-way 4x4 (DPF)

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest