



Nissan Qashqai 1.6 dCi i-way 4x2 (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Das Kompakt-SUV ist eines der erfolgreichsten Nissan-Modelle in Deutschland. Die aktuelle Neuerung betrifft den Antrieb – jetzt kann man einen 1,6-l-Vierzylinder-Dieselmotor mit 130 PS und 320 Nm Drehmoment ordern. Damit ist der Qashqai flott unterwegs. Im neuen ADAC EcoTest haben wir 5,5 l/100 km gemessen. Damit gehört der Nissan Qashqai zu den sparsamsten Kompakt-SUVs am Markt. Die sonstigen Qualitäten überzeugen: Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt und erlaubt sogar ein wenig sportliche Fahrweise. Eine Sänfte darf man freilich nicht erwarten, genug Komfort für lange Strecken wird aber geboten. Im Innenraum geht's geräumig zu, vier Erwachsene samt Gepäck finden problemlos Platz. Viele Komfortdetails wie eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik sind aufpreisfrei an Bord. Ein praktisches Detail zum Einparken ist die 360°-Rundumsicht aus der „Vogelperspektive“, die mittels vier Kameras erzeugt wird (Around View Monitor). Der aktuelle Nissan Qashqai hinterlässt einen guten Gesamteindruck. Der neue Motor ist eine klare Verbesserung. Der Testwagen ist ab knapp 28.000 Euro zu haben. **Karosserievarianten:** Qashqai und Qashqai+2. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, Hyundai ix35, KIA Sportage, Mitsubishi ASX, VW Tiguan.

+ gute Serienausstattung, gutes Platzangebot, sehr gute Crashergebnisse, angemessener Verbrauch

– erhöhter Schadstoffausstoß, hohe Kofferraumladekante



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

2,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,2 Langstrecke

2,7 Transport

2,4 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Stand: Juni 2012
Text: M. Ruhdorfer

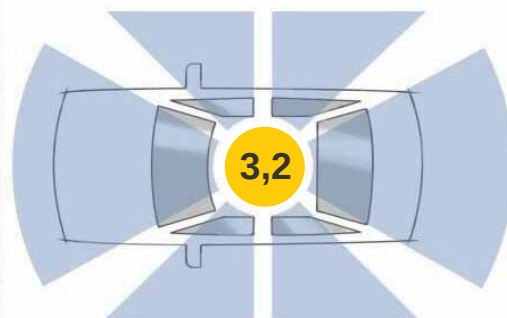
⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen soliden Gesamteindruck. Der Fahrzeugunterboden ist gut bis zufriedenstellend verkleidet, der Motor wurde nicht vollständig abgedeckt, der Mitteltunnel liegt frei und auch im hinteren Bereich gibt's noch Verbesserungspotenzial. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, insbesondere nach unten. Front- und Heckschürzen verfügen jeweils über unlackierte untere Hälften, bei denen versehentliches Anecken nicht so schnell auffällt. Es gibt an den Türen zwar keine Stoßleisten, aber die Seiten verfügen im unteren Bereich über breite, hervorstehende Kunststoffleisten und Radhausumrandungen ebenfalls aus Kunststoff. Das Interieur wirkt solide, alles passt, selbst auf sehr schlechten Straßen ist kein Klappern oder Knarzen zu hören. Die Verarbeitung des Innenraums zeigt sich insgesamt einwandfrei. Die verwendeten Materialien sind teilweise mit geschäumten Oberflächen versehen und dadurch angenehm anzufassen. Softlack in manchen Bereichen sorgt für optische Hochwertigkeit. An einigen Stellen wirken die Kunststoffe aber billig (Mittelkonsole zwischen den Sitzen, Sitzverkleidungen).

⊖ Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen; es gibt einen kleinen Hebel unten am Armaturenbrett, der leicht zu verwechseln ist mit dem Hebel für die Entriegelung der Motorhaube. Für den Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz, insbesondere bei Dieselmotoren ist das wichtig.

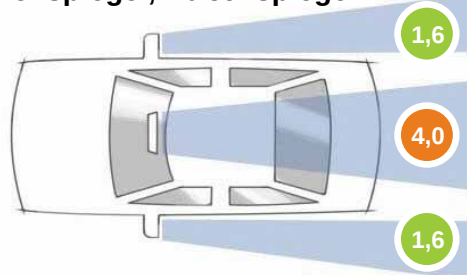
⊕ Die Reichweite mit dem 65-Liter-Tank beträgt über 1180 km. Es dürfen bis zu 555 kg zugeladen werden (inkl. Fahrer). Auf der Dachreling sind Lasten bis 75 kg erlaubt.

⊖ Ein Reserverad war im Testwagen nicht vorhanden, unter dem Kofferraumboden fand sich nur ein Reifenreparaturset. Unverständlich: mit der voluminösen Styropor-Einlage sind zwar Kompressor und Reifendichtmittel optimal fixiert, es wird aber viel zu viel Raum verschenkt – da hätten sich zahlreiche praktische Fächer unterbringen lassen. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht vorhanden.

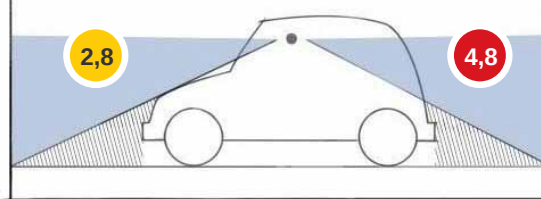
Rundumsicht



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 nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erzielt der Qashqai ein zufriedenstellendes Ergebnis. Von Nachteil sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, sie behindern den Blick nach schräg hinten. Niedrige Hindernisse vor dem Auto können in angemessenem Abstand noch gesehen werden. Die Scheibenwischer leisten eine annehmbare Arbeit, die Wischfeldgröße ist in Ordnung. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn gut aus. Konzeptbedingt ist das Licht nicht besonders hell, hier wären Xenonscheinwerfer die bessere Wahl (verfügbar in höherer Ausstattungsvariante).

+ Die Fahrzeugecken kann man recht ordentlich überblicken, vorne ist etwas Schätzen nötig. Die Übersicht über das Verkehrsgeschehen ist durch die erhöhte Sitzposition einwandfrei. Die großen Außenspiegel bieten eine gute Sicht nach hinten, leider fehlen auf beiden Seiten asphärische Bereiche, um den Toten Winkel besser einsehen zu können. Als Besonderheit gibt es Around View serienmäßig, hier wird dem Fahrer über vier Kameras ein 360-Grad-Bild seines Auto in der Vogelperspektive dargeboten. Das hilft beim genauen Einparken. Parksensoren fehlen ganz, sie wären eine praktische Ergänzung.

- Der Bodenblick nach hinten fällt dagegen schlecht aus, da die Fensterunterkante recht hoch liegt. Das Sichtfeld im Innenspiegel könnte größer sein.

Der hohe Schweller außen erschwert den Einstieg, jedoch befindet sich der Sitz mit 69 cm über der Straße in annähernd idealer Höhe. Auch der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist gering, was das Ein- und Aussteigen erleichtert. Hinten klappt der Zustieg nicht ganz so bequem, denn neben dem ebenfalls hohen Schweller stört der Radlauf etwas, der den Türausschnitt nach unten hin verengt. Die Türbremsen könnten etwas kräftiger ausgelegt sein und klarer einrasten, mit den verhältnismäßig leichten Türen haben sie aber keine große Mühe. Die Zentralverriegelung wird über die Fernbedienung im Schlüssel gesteuert, die Tasten sind etwas klein und gleichförmig und damit nicht ideal.

+ Außer für den Fahrer sind für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

Der Kofferraum fasst im Normalfall 360 Liter – das ist nur mäßig in dieser Klasse und angesichts der Fahrzeuggröße. Leider ist der Raum unter dem Kofferraumboden mit Styropor aufgefüllt anstatt geschickt zusätzliche Fächer unterzubringen. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf 690 Liter. Über einen weiten Bereich lässt sich der Kofferraum bis zum Dach hoch beladen, somit können auch sperrige Gegenstände gut transportiert werden.



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

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln, anheben und öffnen. Zum Schließen steht nur eine Mulde rechts in der Kofferraumklappen-Innenverkleidung zur Verfügung – immerhin besser als keine. Die Öffnung des Kofferraums ist groß gestaltet, das Format des Ladeabteils praktisch und gut nutzbar.

– Zwar stört innen keine Ladekante, aber von außen muss das Gepäck knapp 77 cm hoch gehoben werden. Die Heckklappe öffnet nur 1,77 cm hoch, das ist viel zu wenig. Schon normal große Menschen müssen ständig aufpassen, dass sie sich nicht den Kopf anstoßen. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet, es gibt lediglich eine Leuchte links.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Das Umklappen gelingt einfach und ohne großen Kraftaufwand. Umgelegt ergibt sich leider keine ebene Ladefläche, weil sich die Sitzbank nicht absenkt. Man sollte beim Zurückklappen der Lehnen sehr auf die Gurte achten, denn wenn man die Gurtschnalle nicht in den Schlitz der seitlichen Verkleidung einsteckt, dann verläuft der Gurt direkt über den Rückbankhalterungen – wird unachtsam zurückgeklappt, verklemmt sich das Gurtband und kann beschädigt werden. Für kleine Utensilien fehlen brauchbare Ablagen im Kofferraum, es gibt nur zwei Fächer links und rechts und vier Verzurrösen.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

+ Die Bedienung des Nissan Qashqai gelingt leicht, die Bedienelemente sind weitgehend logisch gegliedert. Das Lenkrad ist längs- und höheneinstellbar. Es trägt Tasten für Tempomat und Audio-System. Pedale und Schalthebel liegen günstig. Die Außenspiegel und die Seitenfenster lassen sich elektrisch betätigen, das Fahrerfenster hat eine Antippautomatik, bei den drei anderen Fenstern fehlt diese Funktion und der Einklemmschutz. Das Radio sollte etwas höher positioniert sein, die Steuerung klappt aber ohne Probleme. Die Bedienelemente für die Klimaanlage sind zwar einfach und logisch zu bedienen, aber zu tief in der Mittelkonsole platziert. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab, um Energie zu sparen. Das Info-Display informiert über zahlreiche Betriebszustände, wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie die Reichweite. Neu ist auch die Anzeige des eingesparten CO₂ während der Motor-Stopp-Phasen. Die Instrumente sind gut ablesbar. Für alle wichtigen Systeme gibt es Anzeigen und Kontrolllampen. Geöffnete Türen und Heckklappe werden im Infodisplay angezeigt, eine entriegelte Motorhaube leider nicht. Der serienmäßige Tempomat besitzt eine Speed-Limiter-Funktion, die eingestellte Geschwindigkeit wird im Display angezeigt. Separate Leseleuchten gibt es für alle äußeren Mitfahrer. Fahrlicht und Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert. Fast alle Schalter sind angemessen beleuchtet, nur die für die Außenspiegeleinstellung und drei der vier Fensterheberknöpfe bleiben dunkel. Die Anzahl und Größe der Anlagen vorne wie hinten gehen in Ordnung (Mittelfach zwischen Vordersitzen, Türfächer vorne und hinten).

– Das Einfädeln des Zündschlüssels im Zündschloss ist hakelig. Die Außenspiegel sind zwar elektrisch einstellbar, der Schalter aber ungünstig platziert, man muss sich zur Bedienung etwas nach vorne lehnen und hat dann mit dem Kopf nicht mehr die genaue Sichtposition für die Justierung. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.



Der Qashqai 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 1,96 m Größe aus, die Kopffreiheit würde auch größere Passagiere erlauben. Subjektiv fühlt man sich wohl dank des guten Platzangebots.

3,0 Raumangebot hinten*

Passagiere ab etwa 1,85 m Größe stoßen mit dem Kopf am Dachhimmel an. Die Beinfreiheit ist dagegen deutlich großzügiger, würde auch für knapp 2 m große Personen ausreichen. Zwei Erwachsene sitzen nebeneinander bequem, für drei in einer Reihe wird es aber wie üblich eng. Sehr positiv wirkt sich das große Panoramadach auf das subjektive Raumempfinden im Nissan Qashqai aus.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen haben Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz.

2,5 KOMFORT

2,2 Federung

+ Das Fahrwerk des Qashqai hat Nissan tendenziell straff, insgesamt aber noch ausgewogen abgestimmt. Lange Bodenwellen bringen das kompakte SUV nicht aus der Ruhe, auch bei hohen Geschwindigkeiten ergibt sich kein Nachschwingen. Kurzweilige Fahrbahn ist im Innenraum deutlicher zu spüren, jedoch dank ordentlicher Dämpfung nicht stressig. Eine besondere Stuckerneigung ist nicht feststellbar. Einzelhindernisse absorbiert das Fahrwerk anständig, die Insassen spüren sie, werden aber nicht „durchgeschüttelt“. Beim Beschleunigen und Bremsen halten sich die Karosseriebewegungen in Grenzen. In schnellen Kurven neigt sich die Karosserie nur wenig, für ein Kompakt-SUV ohne aktive Wankstabilisierung ein gutes Ergebnis. Voll beladen bleibt der Fahrkomfort erhalten, die Charakteristik ändert sich nur wenig.

2,5 Sitze

+ Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung. Die Vordersitze sind groß genug und angenehm straff gefedert. Die Konturen der Sitzlehnen könnten etwas ausgeprägter sein, das würde noch mehr Seitenhalt bringen. Seinen linken Fuß kann der Fahrer gut abstützen. Auf den hinteren Plätzen ist der Sitzkomfort ebenfalls recht gut, lediglich etwas wenig Oberschenkelauflage für Erwachsene ergibt sich. Für eine Standard-Rückbank geht die Konturierung der Sitzplätze hinten in Ordnung.

– Für den Beifahrersitz fehlt die Höheneinstellung.

2,3 Innengeräusch

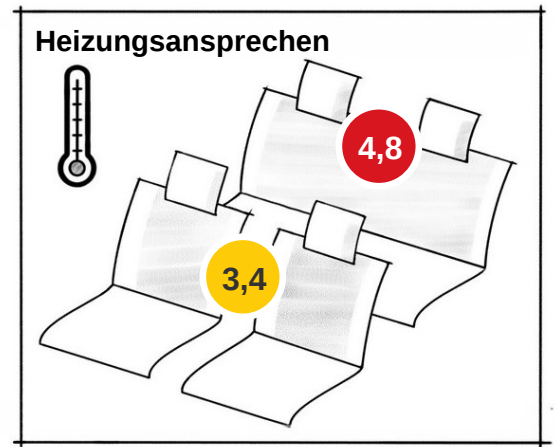
+ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt knapp 69 dB(A) – das ist ein noch guter Wert. Der Motor arbeitet angenehm leise, unter Teillast ist er kaum zu hören. Erst unter Last wird er präsent, aber nicht störend. Windgeräusche sind nicht besonders auffällig, aber bei Geschwindigkeiten über 130 km/h steigt der Lärmpegel deutlich an.

3,1 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an und benötigt eine gewisse Zeit, bis es im Innenraum warm wird. Hinten ist die Heizleistung kaum noch ausreichend, es dauert lange, bis eine angenehme Temperatur erreicht wird.

⊕ Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur getrennt vorwählen. Die Luftmengenverteilung erfolgt gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Bei den Elastizitätsmessungen liefert der Qashqai mit dem neuen 1,6-l-Turbodiesel eine ordentliche Leistung ab. Im vierten und im fünften Gang werden die Beschleunigungen zügig absolviert, erst im sechsten Gang geht es gemächlicher voran. Dreht man die Gänge aus, ist schnelles Beschleunigen ebenso möglich, jedoch fällt dann das leicht verzögerte Ansprechen nach einem Schaltvorgang mehr ins Gewicht.

2,2 Laufkultur

⊕ Ganz frei von Vibrationen kann sich der Qashqai nicht präsentieren, aber für einen Vierzylinder-Diesel läuft der Motor angemessen ruhig. Leichte Vibrationen sind nur unter 2.000 U/min. unter Last zu spüren, ansonsten gibt es keinen Grund zur Kritik. Auch Brumm- oder Dröhnfrequenzen sind kaum wahrnehmbar, für einen Vierzylindermotor sehr gut.

2,2 Schaltung

Die Gänge lassen sich recht ordentlich schalten, die Präzision lässt aber etwas zu wünschen übrig. Der erste Gang kann praktisch nur im Stehen eingelegt werden. Das Anfahren klappt dann ohne Probleme, weil der erste Gang verhältnismäßig kurz übersetzt ist; mit der Folge, dass der Sprung zum zweiten Gang recht groß ausfällt. Fünfter und sechster Gang sind oft hakelig zu erreichen, dann ist Nachdruck erforderlich. Ansonsten ist schnelles Schalten kein Problem, man muss die Schaltgassen aber sauber treffen. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Beim Rückwärtsgang ergibt sich wieder das gleiche Problem wie beim ersten Gang, er lässt sich meist nur im Stehen einlegen.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsganggetriebes sind weitgehend stimmig, nur der Sprung zwischen erstem und zweitem Gang ist etwas groß geraten. Die Gesamtübersetzung hat Nissan eher etwas kürzer gewählt, sie passt aber gut zu Auto und Motor.

2,3

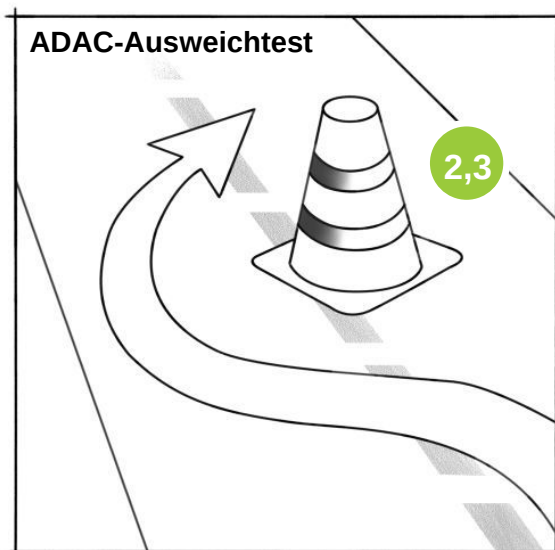
FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

⊕ Der Nissan Qashqai reagiert spontan auf Lenkbewegungen und ermöglicht so sicheres und schnelles Ausweichen. Die Aufbauabewegungen sind recht gut gedämpft und damit selbst bei sportlicher Kurvenfahrt unproblematisch. Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Mit dem Frontantrieb hat man nicht immer optimale Traktion, die elektronische Traktionskontrolle macht ihre Arbeit aber gut und bremst durchdrehende Räder ein. Beim ADAC Ausweichtest untersteuert der Qashqai zunächst und drängt dann etwas mit dem Heck nach außen. Das ESP regelt aber effektiv und hält das Kompakt-SUV auf Kurs. Schleuder- oder Kippgefahr bestehen nicht. Allgemein ist der Qashqai in schnell gefahrenen Kurven untersteuernd ausgelegt. Durch Gaswegnahme lassen sich leichte Lastwechselreaktionen provozieren, die aber gut kontrollierbar bleiben. Im Grenzbereich stabilisiert das ESP erfolgreich.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,4

Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Sie arbeitet präzise und gibt einen ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand beim Rangieren hält sich in Grenzen. Die Übersetzung der Lenkung ist nur mäßig direkt ausgelegt, das Übersetzungsverhältnis bleibt immer gleich. Positiv für seine Klasse fällt der Wendekreis mit 11,3 m aus.

2,3

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Qashqai durchschnittlich 37,2 m. Bei sehr hoher Beanspruchung zeigt sich leichtes Fading – aber unkritisch. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Muss man in der Kurve bremsen, zeigt sich eine leichte, aber gut beherrschbare Unruhe; dies ist in erster Linie dem höheren Aufbau geschuldet.

+ Das elektronische Stabilitätssystem ESP ist serienmäßig an Bord. Ebenso gibt es einen Bremsassistenten. Der Motor kann nur gestartet werden, wenn das Kupplungspedal gedrückt wird – damit wird versehentliches Anfahren beim Anlassen verhindert. Ebenso aufpreisfrei an Bord ist neben dem Tempomat ein Speedlimiter, mit dem die maximale Geschwindigkeit (übersteuerbar per Kickdown) vorgewählt werden kann. Vorteil: man ist nicht versehentlich zu schnell unterwegs.

+ Ausgestattet mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags erhält der Nissan beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren die volle Punktzahl für sehr gute Insassensicherheit und damit fünf Sterne (Test 2007). Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,77 m, hinten noch bis 1,70 m – allerdings ist dort der Abstand zum Dachhimmel nicht so groß, so dass er auch eine gewisse Abstützfunktion übernehmen kann. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die Rückbank zeigt ein Display den Anschnallstatus an. An den stabilen Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

Auf der Rücksitzbank lassen sich problemlos zwei Kindersitze nebeneinander einbauen. Für drei nebeneinander ist die Innenbreite nicht ausreichend.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm (Test 2007) erreicht der Qashqai vier von fünf Sternen im Bereich Kindersicherheit. Auf den hinteren Außensitzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix und Ankerhaken befestigen. Aber auch Angurten ist gut möglich, weil die Gurte lang genug und die Abstände der Anlenkpunkte ausreichend weit sind. Nur die Gurtschlosslängen sollten kürzer ausfallen. Für einen Kindersitz auf dem Beifahrersitz lassen sich dort die Airbags deaktivieren. Die Montage hoher Kindersitze ist auf allen Plätzen problemlos möglich.

– Den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher.

Während der gesamte Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube entschärft sind, gibt es noch sehr aggressive Anstoßbereiche an der Vorder- und Hinterkante und an den Seiten der Motorhaube. Beim Fußgängerschutztest nach EuroNCAP-Norm (Test 2007) reicht es deshalb nur für 18 von 36 Punkten (2 Sterne).

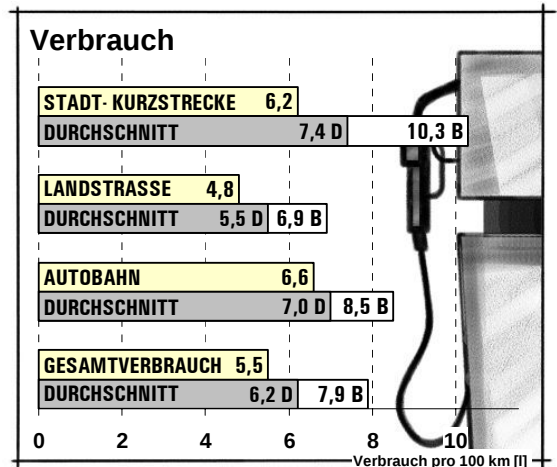
2,9 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Nissan Qashqai mit dem 1,6-l-Dieselmotor liegt bei 5,5 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 175 g pro Kilometer. Im neuen ADAC EcoTest reicht dies nur für 31 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,2 l, außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei 6,6 l Diesel pro 100 km.

2,9 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im zufriedenstellenden Bereich. Vor allem die Stickstoffoxid-Emissionen zeigen sich erhöht, insbesondere im Autobahn-Zyklus. Hier sollte Nissan noch nachbessern und sich nicht nur auf möglichst geringen Verbrauch konzentrieren. So reicht es im EcoTest nur für 31 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 62 Punkte – damit bekommt der Qashqai drei von fünf Sternen im neuen ADAC EcoTest.



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

2,1 AUTOKOSTEN

1,9 Betriebskosten*

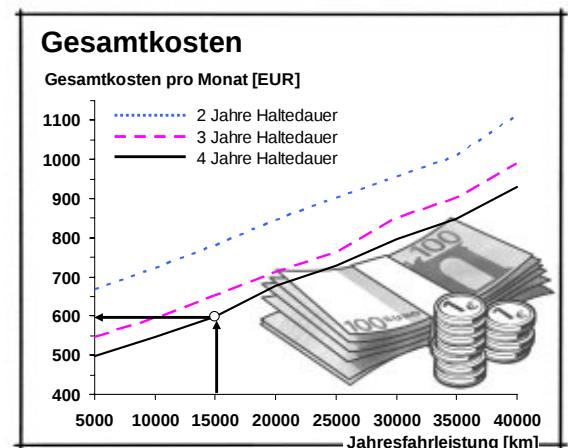
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich in erster Linie aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Qashqai mit dem 1,6-l-Diesel im Umfeld seiner Klasse relativ genügsam unterwegs ist, erzielt er in diesem Kapitel eine gute Bewertung.

4,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein Wartungsdienst fällig. Der 1,6 Liter Turbodiesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Nissan verbaut nach eigenen Angaben eine langlebige Auspuffanlage und auch der Rußpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer ist bei Nissan obligatorisch.

⊖ Die kurzen, jährlichen Wartungsabstände bedeuten häufigere Werkstattaufenthalte und erhöhen die Kosten. Die Aufwendungen für den Reifenersatz liegen über dem Durchschnitt der Fahrzeugklasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 599 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,9

Wertstabilität*

Das Segment der Kompakt-SUV ist relativ wertstabil. Davon kann auch der Qashqai profitieren. Denn obwohl er nicht mehr tauf frisch auf dem Markt ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen ist, wird ihm eine zufriedenstellende Wertentwicklung prognostiziert.

2,0

Kosten für Anschaffung*

⊕ Der Preis des Qashqai in der getesteten Version geht angesichts seines Ausstattungsumfangs voll in Ordnung. Zwar ist er kein Schnäppchen, aber schöne Komfortdetails wie Klimaautomatik oder die Around View Kamera müssen nicht extra bezahlt werden.

1,9

Fixkosten*

⊕ Der Staat verlangt 170 Euro Steuer pro Jahr - das ist moderat für ein Auto mit Dieselmotor. Ausgesprochen günstig fällt die Einstufung in der Haftpflicht-Versicherung aus. Auch noch im guten Bereich bewegen sich die Kosten für die Vollkasko-Versicherung. Vergleichsweise teuer wird es erst bei der Teilkasko.

1,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Nissan Qashqai 1.6 dCi, dann kann sich das Kompakt-SUV im vorderen Feld seiner Klasse einordnen. Teuer sind nur die Werkstatt und der durchschnittliche Wertverlust. Ansonsten ist man im Qashqai günstig unterwegs.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 4x2	2.0 4x2	1.5 dCi 4x2 (DPF)	1.6 dCi 4x2 (DPF)	2.0 dCi 4x4 Automatik (DPF)
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]	11,9	10,1	12,4	10,3	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	195	177	190	188
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	6,2 S	7,8 S	5,2 D	4,5 D	7,0 D
CO2 [g/km]	144	184	137	119	184
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/17	15/18/19	14/19/23	14/19/23	16/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	100	188	196	170	338
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	521	648	524	600	706
Preis [Euro]	19.790	23.440	21.740	25.840	29.490

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 Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R18
Reifengröße (Testwagen)	215/55R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/ 4,8/ 6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / 175g/km
Innengeräusch 130km/h	68,7dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4330/1790/1615 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2125 mm
Leergewicht/Zuladung	1530 kg/555 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	1180 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Front- u. Heckkamera (360° Vogelperspektiv)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	338 plus Einbau
Glas-Hubdach (nur Glasdach)	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro°
Leichtmetallfelgen (18 Zoll)	Serie
Tagfahrlicht	349 plus Einbau

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	103 Euro
Monatliche Werkstattkosten	80 Euro
Monatliche Fixkosten	81 Euro
Monatlicher Wertverlust	335 Euro
Monatliche Gesamtkosten	599 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/23
Grundpreis	27.940 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

AUTOKOSTEN

2,1

Betriebskosten*	1,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,7
Wertstabilität*	2,9
Kosten für Anschaffung*	2,0
Fixkosten*	1,9
Monatliche Gesamtkosten*	1,5

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen