



Nissan Qashqai 1.5 dCi acenta

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Der Qashqai ist das meistverkaufte Nissan-Modell in Deutschland. So wundert es nicht, dass die Neuauflage von Grund auf neu konzipiert und gegenüber dem Vorgänger in fast allen Punkten verbessert wurde.

Auf eines muss man aber künftig verzichten: Eine Siebensitzer-Variante wie beim Vorgänger (Qashqai+2) gibt es nun nicht mehr. Vor allem im Bereich der aktiven Sicherheit hat das SUV zugelegt: ein Notbremsassistent, eine Verkehrszeichenerkennung oder auch ein Fernlichtassistent sind nur einige technischen Helfer, die ab der getesteten Ausstattungs-Variante sogar Serie sind. Überzeugen kann der Qashqai auch beim Fahrkomfort. Das Fahrwerk federt geschmeidig, der Geräuschpegel liegt niedrig und die Komfortsitze bleiben auch auf langen Strecken bequem. Der kleine 1.5 dCi-Motor mit 110 PS zeigt sich als sparsamer Begleiter (Testverbrauch: 4,8 l/100 km) und bietet genügend Leistung, um im täglichen Verkehr mitzuschwimmen. Das Platzangebot überzeugt sowohl vorne als auch im Fond. Die Kofferraumgröße ist mit 365 l noch in Ordnung - bei Bedarf kann der Stauraum auf bis zu 1.325 l vergrößert werden. Schade ist, dass es auch beim neuen Qashqai einige Schnitzer gibt, die das Gesamtbild etwas trüben: Von einem modernen Fahrzeug sollte man erwarten können, dass es einen Fenstereinklemmschutz gibt - vor allem, wenn sich das Fahrzeug als Familienauto eignen soll. Dazu passt auch nicht, dass auf dem Mittelsitz keine Kindersitze mehr erlaubt sind. Trotz kleinerer Schwächen geht der Preis des sehr gut ausgestatteten Qashqai 1.5 dCi acenta mit 24.850 Euro vollkommen in Ordnung.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Ford Kuga, Hyundai ix35, KIA Sportage, Mitsubishi ASX, VW Tiguan.

+ großzügiges Raumangebot, niedriger Verbrauch, gute Sicherheitsausstattung, umfangreiche Serienausstattung, niedrige Autokosten

- schwache Heizung, Mittelsitz im Fond nicht für Kindersitze freigegeben, kein Fenstereinklemmschutz, kein Fehlbetankungsschutz



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

1,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,1 Langstrecke

2,5 Transport

3,1 Fahrspaß

2,0 Preis/Leistung

Die Neuauflage des Qashqai zeigt sich insgesamt solide verarbeitet, bietet aber im Detail noch Raum für Verbesserungen. Die Karosserie ist sauber fertig und überzeugt dank gleichmäßig verlaufender Spaltmaße und gut eingepasster Anbauteile. Auf den zweiten Blick offenbart sich aber die eine oder andere unschöne Schlampe. So sind die Türrahmen mehrteilig geschweißt, die Bördelkanten nicht ideal versiegelt und man findet teils scharfe Kanten im Motorraum und an der Tankklappe vor. Das alles ist nicht dramatisch, schmälert aber den sonst positiven Gesamteindruck. Der Kofferraum ist gut ausgekleidet, wobei auch hier Details wie die billig wirkende Kofferraummatte stören. Die Türschweller sind mittels zwei Dichtlippen zufriedenstellend gegen Verschmutzung geschützt. Es fehlen aber Schwellerschutzleisten. Der Motorraum ist von unten gut verkleidet, nur im hinteren Bereich ist der Unterboden zerklüftet und unverkleidet. Front- und Heckschürzen verfügen jeweils über unlackierte untere Hälften, bei denen versehentliches Anecken nicht so schnell auffällt. An den Türen gibt es zwar Stoßleisten, diese sind aber sehr tief verbaut und deshalb nicht perfekt platziert. Die Radhausumrandungen bestehen ebenfalls aus Kunststoff.

+ Der Innenraum präsentiert sich dank dem weitgehend hochwertigen Materialmix optisch ansprechend. Applikationen in Klavierlackoptik, silberfarbene Designelemente und lederbezogene Flächen mit Sichtnähten versprühen einen hochwertigen Qualitätseindruck. Der obere Teil des Armaturenbretts ist geschäumt und besitzt eine gute Haptik.

- Nicht perfekt präsentiert sich der Innenraum an einigen Stellen, die nicht im direkten Sichtfeld der Insassen liegen. Weder der untere Teil des Armaturenbretts noch die Türverkleidungen sind geschäumt und fühlen sich billig an. Sehr störend sind die an Metallbänder befestigten Gurtschlösser vorne, die zu starken Vibrationen neigen. Die schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten (kein Gasdruckdämpfer). Um sie anzuheben, benötigt man etwas mehr Kraft. Um den Tankdeckel zu öffnen, muss ein schlecht auffindbarer Hebel links unter dem Lenkrad gezogen werden. Da sich der Hebel für die Tankklappenentriegelung direkt neben dem Öffner für die Motorhaube befindet, können die beiden Hebel sehr leicht verwechselt werden. Die Tankklappe besitzt weder eine Sperrklappe noch einen Fehlbetankungsschutz.

Die Alltagstauglichkeit des Qashqai ist gut. Mit einer Länge von 4,38 m und einer Breite von 2,08 m (inkl. Außenspiegel) gehört das SUV aber nicht zu den stadtauglichsten Fahrzeugen. Während es den Vorgänger noch als Siebensitzer gab (Qashqai+2), wird die Neuauflage nur noch als Fünfsitzer angeboten. Es stehen vier vollwertige Sitzplätze und ein schmaler Notsitz hinten in der Mitte zur Verfügung. Die zulässige Zuladung beträgt zufriedenstellende 500 kg. Mit dem 1.5 dCi Motor sind Anhängelasten von 1.350 kg (gebremst) bzw. 692 kg (ungebremst) erlaubt. Wer den Qashqai als Zugfahrzeug nutzen möchte, sollte deshalb auf den 1.6 dCi zurückgreifen, da dann die Anhängelast deutlich großzügiger ausfällt (1.800 kg). Die zulässige Stützlast beträgt bei allen Motorisierungen hohe 100 kg. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden. Eine stabile Dachreling gibt es aber nur für die Top-Ausstattung tekna.

+ Obwohl die Tankgröße gegenüber dem Vorgänger um 10 l geschrumpft ist, lassen sich mit dem nun verbauten 55 l Kraftstofftank mit einer Tankfüllung rund 1.145 km realisieren.

- Für das Fahrzeug gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich bei einem Reifenschaden schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Ersatzrad ist ab Werk nicht erhältlich, kann aber im Zubehör geordert werden. Auch einen Wagenheber und Bordwerkzeug sucht man ab Werk vergebens.

2,8 Sicht

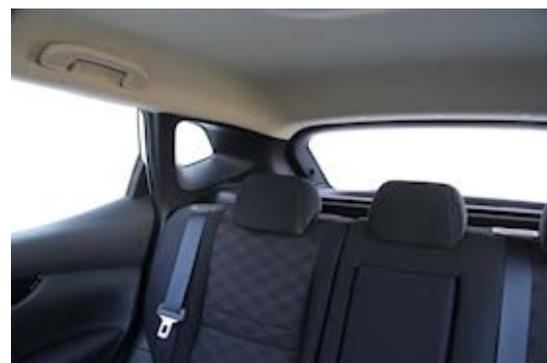
Im Sichtkapitel schneidet das SUV zufriedenstellend ab. Die Rundumsicht ist noch akzeptabel, wobei vor allem nach schräg hinten das Fahrzeug unübersichtlich ist - das zusätzliche Dreiecksfenster hinten ist zu weit oben angebracht, wodurch es kaum die Sicht verbessert. Die C-Säule wirkt sehr voluminös und sichtbehindernd. Sowohl die Fahrzeugfront als auch das Heck lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Hindernisse vor dem Fahrzeug sind befriedigend einsehbar. Der Qashqai ist serienmäßig mit Halogen-Projektionsscheinwerfer ausgestattet, die für eine zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung sorgen. Wer ein besseres Lichtsystem haben möchte, muss auf die Top-Ausstattung tekna zurückgreifen. Nur dann findet man Voll-LED-Scheinwerfer an Bord. Die Scheibenwischer sorgen für ein gutes bis zufriedenstellendes Wischergebnis. Ein im unteren Bereich beheizbare Frontscheibe, die die Scheibenwischer von Eis befreit, ist nur in der Top-Ausstattung tekna verbaut.

⊕ Dank der erhöhten Sitzposition hat man einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. In den groß dimensionierten Außenspiegeln wird ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs wiedergegeben, es fehlen aber asphärische Bereiche in den Spiegeln, die den toten Winkel verkleinern würden. Helles LED-Tagfahrlicht findet man in allen Versionen serienmäßig an Bord. Das ab der Ausstattung acenta verbaute Fahrerassistenz-Paket beinhaltet auch einen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht situationsabhängig selbstständig ein- und ausschaltet. Das System funktioniert insgesamt recht zuverlässig und sorgt für eine effiziente Nutzung des Fernlichts. Parksensoren vorne und hinten sind ab dieser Ausstattung Serie. Wählt man das optionale NissanConnect Navigationssystem, findet man auch eine Rückfahrkamera an Bord. Die 360°-Rundumkamera (vier Kameras erzeugen ein 360° Kamerabild aus der Vogelperspektive) sowie ein automatischer Einparkassistent sind zusätzlich erhältlich, aber nur in der Top-Ausstattung tekna.

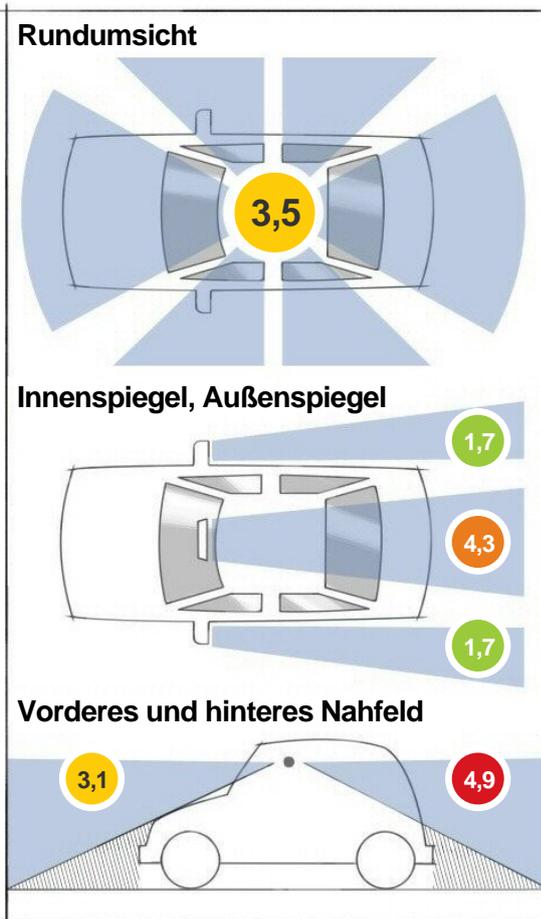
⊖ Der Innenspiegel blendet zwar bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, das Sichtfeld im Innenspiegel ist aber recht klein. Niedrige Objekte hinter dem Fahrzeug lassen sich aufgrund der hohen Karosserie nur sehr schlecht erkennen - die optionale Rückfahrkamera ist daher eine sinnvolle Empfehlung.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das SUV ist serienmäßig mit einer Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung ausgestattet. Die Tasten der Fernbedienung sind groß, aber nicht verwechslungssicher. Es gibt keine Komfortfunktionen wie z.B. die Möglichkeit, die Fenster mit der Fernbedienung zu öffnen oder schließen. Ein schlüsselloses Zugangssystem gibt es nur in der höchsten Ausstattung.



Trotz der teilversenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.



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

Die Türaufhalter sind kräftig genug, so dass die Türen auch an Steigungen offen bleiben. Sie besitzen aber nur zwei Rasterungen, wodurch die Türen in der ersten Rasterung schon recht weit öffnet und in engen Parklücken ans Nachbarauto schlagen kann.

⊕ Vorne wie hinten steigt man im Qashqai recht bequem ein und aus. Der Sitz ist in fast optimaler Höhe angeordnet und der Schweller ist nicht besonders breit. Störend ist lediglich der recht hohe Schweller, wodurch man die Beine etwas weiter anheben muss, sowie die schräg verlaufenden Säulen der Frontscheibe, welche die Kopffreiheit beim Einsteigen etwas einschränken. Auch in den Fond gelangt man dank der großen Türen recht bequem, wenngleich der Radlauf etwas weit in der Türausschnitt hineinragt und man sich daran schnell mal die Kleidung verschmutzt. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen, außer für den Fahrer. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten das Vorfeld des Fahrzeugs.

2,9 Kofferraum-Volumen*

In den Kofferraum passen bis zur Gepäckraumabdeckung 365 l (variabler Ladeboden in unterster Position) - damit ist der Kofferraum annähernd gleich groß wie beim Vorgänger. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, sind es bis unters Dach 540 l. Dann passen bis zu acht handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum.

⊕ Großzügig fällt das Gepäckabteil aus, wenn man die Rücksitzlehnen umklappt. Gemessen bis zur Fensterunterkante liegt das Volumen bei 740 l. Bis zum Dach beladen, passen maximal 1.325 l in den Qashqai.



Mit 365 l Volumen ist der Kofferraum des Qashqai von klassenüblicher Größe.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Kofferraum ist gut zugänglich. Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen. Zum Schließen gibt es eine Griffmulde in der Heckklappe, die aber nicht perfekt positioniert ist. Die Heckklappe schwingt weit auf, wodurch Personen bis über 1,90 m darunter Platz finden. Die Kofferraumöffnung des SUV ist sehr großzügig gestaltet, was das Beladen mit sperrigen Gegenständen erleichtert. Das Kofferraumformat ist praktisch und sinnvoll. Ist das in dieser Ausstattung serienmäßige Flexi-Board (variabler Ladeboden) in oberer Stellung eingelegt, ist der Ladeboden mit der Ladekante bündig, es stört keine Kante. Bei umgelegter Rücksitzlehne ist der Ladeboden mit oben eingelegtem Ladeboden durchgehend eben. Nicht ideal ist, dass der variable Ladeboden in oberer Stellung nur für ein Gewicht bis 50 kg ausgelegt ist.

⊖ Da die Ladekante rund 77 cm über der Fahrbahn liegt, muss man schweres Gepäck weit anheben, um es über die Ladekante zu wuchten. Der Kofferraum wird nur mit einer Lampe schwach beleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert weitgehend tadellos und mit wenig Kraftaufwand. Da es aber keine Halterungen für die Gurte gibt, müssen diese zur Seite gehalten werden und können bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehnen eingeklemmt und beschädigt werden. Kleines Gepäck kann man unter dem variablen Ladeboden verstauen (wenn in oberer Stellung). Zusätzlich gibt es links und rechts ein kleines Fach sowie Verzurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck. Zusätzliche Gepäcknetze und eine 12V-Ladedose im Kofferraum fehlen.

Die meisten Schalter und Funktionen des Qashqai sind logisch angeordnet und lassen sich nach kurzer Eingewöhnung problemlos bedienen. Nur in einigen kleineren Punkten gibt es noch Nachholbedarf. So ist der Lichtschalter immer noch im Blinkerhebel integriert - zum einen ist der Drehknopf schlecht greifbar, zum anderen bei Nacht unbeleuchtet, wodurch die Stellung des Lichtschalters nicht erkennbar ist. Ebenfalls im Blinkerhebel integriert ist der Schalter für die Nebelleuchten. Nicht perfekt sind die Sitzeinsteller. Der Hebel für die Lehnenneigung ist schlecht erreichbar und die Neigung lässt sich nur grob gerastert einstellen.

Die Innenraumbeleuchtung ist zufriedenstellend. Vorne gibt es separate Leseleuchten, die hinteren Insassen müssen mit einer zentralen Leuchte auskommen. Die meisten Schalter sind zwar gut beleuchtet, einige Bedienelemente wie Fensterheberschalter, Leuchtweitenregulierung, Schalter für Innenleuchten oder die Drehräder der Luftdüsen sind unbeleuchtet und bei Dunkelheit schlecht erkennbar.

+ Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Länge einstellen. Sowohl die Pedale, als auch der Schalthebel sind gut bis zufriedenstellend erreichbar. Die Scheibenwischer für die Fronscheibe werden mittels Regensensor gesteuert, die Empfindlichkeit lässt sich einstellen. Der Heckwischer besitzt eine Intervall- und Permanentenschaltung. Der Schalter für die Spiegeleinstellung ist nun gut erreichbar in der Fahrertüre verbaut. Die Spiegel sind nicht nur elektrisch einstell- und beheizbar, sondern lassen sich in der getesteten Ausstattung auch elektrisch anklappen. Bei nicht richtig verschlossener Türen oder Heckklappe, wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Eine Überwachung der Motorhaube fehlt aber. Das im Testwagen verbaute Radio- und Navigationssystem ist in optimaler Höhe positioniert, lässt sich mittels Touchscreen und den Eingabetasten für die wichtigsten Funktionen einfach bedienen und ist in seiner Funktion logisch aufgebaut. Das Bedienteil für die in dieser Ausstattung serienmäßige Klimaautomatik ist in guter Höhe angeordnet und intuitiv bedienbar. Die Schalter für die Heckscheibenheizung (mit Abschaltautomatik) und Umluftschtung sind gut erreichbar. Ablagen gibt es im Qashqai reichlich. Vorne findet man praktische Fächer in der Mittelkonsole, Becherhalter und Flaschenhalter in den Türen. Aber auch im Fond wurde in dieser Ausstattungsvariante mit Ablagen nicht gezeizt. Hier gibt es Lehnentaschen, kleine Türfächer Becherhalter in der Mittelarmlehne und einen 12-V-Buchse. Nur Flaschenhalter für große Flaschen sucht man vergebens. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet, aber vom Format her nicht ideal. Perfekt ablesen lassen sich die weiß beleuchteten Tachoinstrumente, die klar gezeichnet sind und einen guten Kontrast bieten. Das in allen Varianten serienmäßige Farbdisplay zwischen Tacho und Drehzahlmesser beinhaltet alle wichtigen Informationen zu Verbrauch und Reichweite. Zusätzliche Funktionen wie die Anzeige des eingesparten CO₂ während der Motor-Stopp-Phasen oder die Abspeicherung des günstigsten Verbrauchswertes motivieren den Fahrer, möglichst sparsam zu fahren. Im Infodisplay wird auch die eingestellte Geschwindigkeit des serienmäßigen Tempomats und Limiters angezeigt.

- Die vier elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung, zudem fehlt ihnen ein Fenstereinklemmschutz. Nur das Fahrerfenster besitzt eine Auf-/Abwärtsautomatik.



Der Qashqai überzeugt durch gute Funktionalität und weitgehend saubere Verarbeitung.

2,4 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne fällt großzügig aus. Die Vordersitze lassen sich für 1,90 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit würde für weit größere Personen ausreichen (2,05 m). Dank der guten Innenbreite findet man ein angenehmes subjektives Raumgefühl vor, auch wenn die hohe Fensterlinie und breite Mittelkonsole einengend wirken.

2,2 Raumangebot hinten*

⊕ Im Fond fallen die Platzverhältnisse ähnlich großzügig aus wie vorne. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten immer noch über 1,90 m große Personen genügend Beinfreiheit vor. Auch die Kopffreiheit fällt entsprechend großzügig aus. Zwei Personen haben dank der guten Innenbreite genügend Platz. Für drei Personen wird es aber schon eng. Das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend, auch wenn die sehr hohe Fensterlinie und die breiten Dachsäulen direkt neben den Köpfen der Insassen das Raumgefühl etwas einschränken.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen haben Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Qashqai werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,4 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Die Fahrwerksabstimmung des neuen Qashqai ist Nissan gut gelungen. Durch die nicht zu straffe Grundabstimmung federt das SUV sowohl bei kurzen Bodenwellen als auch bei feinen Fahrbahnunebenheiten komfortabel an. Es werden keine zu harten Stöße an die Insassen durchgereicht und auch die Stuckerneigung ist gering. Bei einseitigen Fahrbahnunebenheiten sollen durch die aktive Fahrspurregelung Aufbaubewegungen der Karosserie reduziert werden. Dabei werden die Aufbaubewegungen auf holpriger Strecke durch Raddrehzahlinformationen erfasst und durch leichte Bremseingriffe reduziert. In der Praxis konnten durch das System aber kaum Vorteile ausgemacht werden. Die Aufbaubewegungen liegen für ein SUV im akzeptablen Bereich. Fährt man über grobes Kopfsteinpflaster, weist der Qashqai ein gutes bis zufriedenstellendes Verhalten auf. Vibrationen am Lenkrad sind gut gedämpft, es stören aber teilweise ausgeprägte Dröhngeräusche im Innenraum. Beim Überfahren von Querfugen zeigt der Qashqai ein gutes bis zufriedenstellendes Verhalten. Die Federung spricht gut auf die harten Stöße an, reicht diese vor allem akustisch bis in den Innenraum. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie kaum nach - die Hinterachse besitzt auch bei voller Beladung genügend Restfederweg, Die Seitenneigung und Aufbaubewegungen sind etwas stärker ausgeprägt, gehen für ein SUV aber noch in Ordnung.

2,3

Sitze

⊕ Neben der Längsposition und Lehnenneigung lässt sich der Fahrersitz über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen. Auch für den Beifahrersitz gibt es nun eine SitzhöhenEinstellung. Diese ist aber erst ab September 2014 für den Qashqai erhältlich (im Testwagen schon verbaut). Die Sitzlehne des Fahrersitzes ist insgesamt gut konturiert, bietet dem Rücken festen Halt und sorgt auch auf längeren Strecken für guten Sitzkomfort. Für den Fahrer und Beifahrer gibt es eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze (Lordosenstütze für Beifahrersitz ebenfalls ab September 2014 verfügbar). Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Auch die Sitzfläche ist angenehm konturiert, fällt aber für sehr große Personen etwas zu kurz aus und bietet dadurch den Oberschenkeln keinen idealen Halt. Die Sitzlehne ist auch für große Personen hoch genug. Der Fahrersitz ist insgesamt angenehm gepolstert. Die Atmungsaktivität der Sitzbezüge ist zufriedenstellend. Insgesamt findet man im Qashqai schnell eine angenehme Sitzposition. Die Lehnen der äußeren Rücksitze sind akzeptabel konturiert und bieten zufriedenstellenden Halt. Die äußeren Sitzwangen sind aber nicht ideal ausgeformt und drücken deshalb leicht im seitlichen Bereich. Zusätzlich schlägt der Ellenbogen daran an. Die Sitzflächen sind kaum konturiert und man rutscht haltlos hin und her. Die Sitzfläche ist zudem sehr kurz und in ihrer Neigung nicht ideal. Bei größeren Mitfahrern haben die Oberschenkel dadurch keine Auflage und man sitzt in wenig entspannter Hockstellung. Der hintere Mittelsitz ist sehr ungünstig ausgeführt. Man findet keinen Halt, sitzt insgesamt sehr unbequem und sowohl der Lehnenbereich als auch die Sitzfläche drücken stark.

2,2

Innengeräusch

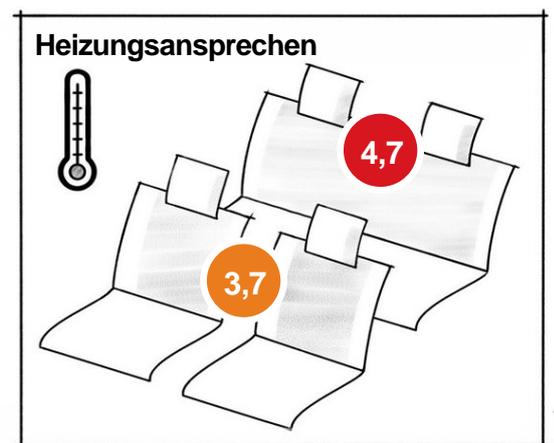
⊕ Mit einem gemessenen Geräuschpegel von 68,0 dB(A) kann der Nissan Qashqai 1.5 dCi ein gutes Ergebnis beim Innengeräusch einfahren. Der Dieselmotor zeigt sich erstaunlich gut abgeschottet und ist somit nicht zu stark im Innenraum präsent. Lediglich direkt nach dem Kaltstart hört man ihn etwas stärker. Auch unter Last kann das harte Verbrennungsprinzip des Selbstzünders nicht ganz verborgen werden. In der Summe kann man aber zufrieden sein, vor allem wenn man das deutlich schlechtere Geräuschverhalten des 1,5 dCi Motors aus anderen Fahrzeugen kennt. Auch bei den Windgeräuschen zeigt der Qashqai keine Auffälligkeiten und wird selbst oberhalb von 130 km/h nicht störend laut. Die Fahrgeräusche sind gut gedämmt und fallen dadurch kaum auf.

3,0

Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung findet man serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Fahrer und Beifahrer können sich damit separat die Temperatur vorwählen. Die Luftmengenverteilung ist nur für beide zusammen einstellbar, jeder Bereich (oben, Mitte, unten) lässt sich dabei separat anwählen.

⊖ Nicht überzeugen kann die Heizleistung. Schon vorne dauert es lange, bis es bei kalten Außentemperaturen warm wird. Nochmals deutlich schwächer wird der Fond aufgeheizt. Im Fußraum der hinteren Insassen kommt so gut wie keine Wärme an.



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

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,4 Fahrleistungen*

Mit dem kleinen 1,5-l-Dieselmotor mit 110 PS kommt man vor allem in der Stadt und auf der Landstraße gut zurecht. Überholmanöver lassen sich zufriedenstellend schnell und damit gefahrlos absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug rund 7,2 s. Die Elastizität des drehmomentstarken Diesels geht vor allem in den unteren Gängen in Ordnung. Nur im sechsten Gang fehlt es dem 1.5 dCi deutlich an Durchzug. Dadurch muss man öfters einen Gang zurückschalten, möchte man stärker beschleunigen. Auf der Autobahn kann man gut mit dem fließenden Verkehr mithalten. Möchte man aber etwas flotter unterwegs sein ist man mit dem leistungsstärkeren 1.6 dCi besser bedient.

2,5 Laufkultur

⊕ In der Summe kann man mit der Laufkultur des Vierzylinder-Dieselmotors zufrieden sein. Dass der 1.5 dCi Dieselmotor, der aus der Kooperation mit Renault stammt, nicht zu den laufruhigsten Vertretern seiner Klasse gehört, wurde schon in zahlenreichen anderen mit diesem Motor ausgestatteten Modellen festgestellt. Trotzdem ist es Nissan gelungen, dem kleinen Diesel einigermaßen Manieren einzuhauchen und den Motor so vom Innenraum abzuschotten, dass er nicht störend ist. Direkt nach dem Kaltstart sind etwas stärkere Vibrationen vorhanden, die aber nachlassen, sobald Betriebstemperatur erreicht wird. Dann spürt man nur noch leichte Vibrationen am Lenkrad, an den Pedalen und am Schalthebel, die aber kaum stören. Unter Last zeigt sich der Motor etwas knurrig, wobei Vibrationen und leichtes Dröhnen vor allem im unteren Drehzahlbereich (<1.500 1/min) ausgeprägter sind.

2,2 Schaltung

Das Anfahren klappt mit dem kleinen Diesel noch nicht perfekt. Man benötigt vor allem beim Anfahren an einer Steigung Feingefühl bei der Kupplungsbetätigung, um den Motor nicht versehentlich abzuwürgen. Wenn man die Kupplung beim Schalten etwas ruppiger bedient, sind recht deutliche Schaltschläge vorhanden und das Fahrzeug ruckelt.

⊕ Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Gänge lassen sich leichtgängig und recht präzise einlegen, die maximalen Schaltgeschwindigkeiten liegen hoch und die Schaltwege gehen in Ordnung. Der Rückwärtsgang ist perfekt von den Vorwärtsgängen getrennt, ist mit einem Sperrring gegen unabsichtliches Einlegen gesichert und lässt sich auch bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug weitgehend geräuschlos einlegen. Die Berganfahrhilfe hindert das Fahrzeug beim Anfahren an Steigungen daran, dass es zurückrollt. Die Schaltpunktanzeige ist zufriedenstellend einsehbar, funktioniert zuverlässig und gibt sinnvolle Schaltempfehlungen. Das hilft dem Fahrer Kraftstoff zu sparen. Als nettes Gimmick wird dem Fahrer beim Abstellen des Motors der auf der Fahrt erzielte Durchschnittsverbrauch im Vergleich zum bisherigen Bestwert angezeigt. Durch diese Funktion wird der Fahrer zusätzlich zu einer spritsparenden Fahrweise animiert, um möglichst neue Bestwerte zu erreichen. Gut abgestimmt ist das Start-Stopp-System. Nach dem Abstellen des Motors kann bereits wieder der erste Gang eingelegt werden und der Motor springt dann nach dem Betätigen der Kupplung spontan wieder an. Als nettes Extra werden während der Stopp-Phase die durch das Start-Stopp-System bereits eingesparten CO₂-Emissionen angezeigt.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes geben kaum Anlass zur Kritik. Für die gängigen Geschwindigkeiten steht immer ein geeigneter Gang parat, wodurch nicht bei jeder kleinen Geschwindigkeitsänderung sofort geschaltet werden muss. Durch den lang ausgelegten sechsten Gang fährt man bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) mit recht niedrigen Motordrehzahlen (ca. 2.400 1/min). Bei höheren Geschwindigkeiten muss man allerdings an Steigungen oder beim Beschleunigen oft einen Gang zurück schalten, da der Motor dann kaum Zugkraftreserven hat.

2,0

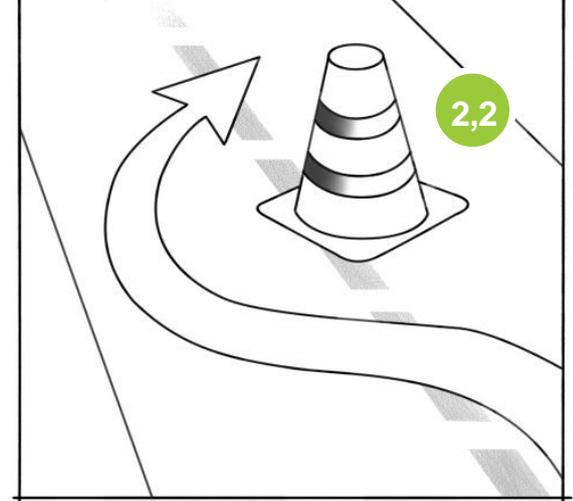
FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

Fahrstabilität

⊕ Der Nissan Qashqai zeigt bei einem plötzlichen Lenkimpuls ein stabiles Verhalten und pendelt nur leicht nach. Das Fahrzeug bleibt dabei zu jeder Zeit sicher beherrschbar. Der Geradeauslauf ist gut, beim Bremsen oder Beschleunigen zieht das Fahrzeug kaum zur Seite und hält gut seine Spur. Auch bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen wird der Qashqai kaum versetzt. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Qashqai insgesamt gut ab, auch wenn das Fahrverhalten etwas anspruchsvoller ist. Das Fahrzeug lenkt sehr spontan an, was schon in der ersten Phase zu einem leicht nachdrängenden Heck führt. Beim Gegenlenken neigt der Qashqai dann zu leichtem, aber kontrollierbarem Übersteuern. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift dann sehr stark ein und stabilisiert das Fahrzeug durch Bremseingriffe. Dadurch wird viel Geschwindigkeit abgebaut und das SUV kann sicher in die Ausfahrgasse gelenkt werden. Die maximale Durchfahrtschwindigkeit liegt für ein SUV erstaunlich hoch. Die Traktion des Frontrieblers geht insgesamt in Ordnung. Durch die aktive Fahrwerksregelung wird mittels selektiver Bremseingriffe das Drehmoment auf die Antriebsräder verteilt und damit beim Beschleunigen auf rutschigem Untergrund eine etwas bessere Traktion erreicht. Das Kurvenverhalten des Qashqai ist sicher, der Grenzbereich kündigt sich früh an und fällt breit aus. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen zwar nicht besonders hoch, der breite Grenzbereich vermittelt aber dem Normalfahrer ein sicheres Fahrgefühl. Neigt das Fahrzeug zu stärkerem untersteuern, greift das elektronische Stabilitätsprogramm ein und unterstützt den Fahrer, das Fahrzeug wieder unter Kontrolle zu bringen. Bei einem Lastwechsel neigt das Fahrzeug nur zu leichtem übersteuern und bleibt dabei immer sicher beherrschbar.

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.

2,6

Lenkung*

Die Lenkung bietet um die Nulllage ein gutes Lenkgefühl und eine gute Mittenzentrierung. Lenkt man aus der Mittellage heraus leicht an, werden zwar leicht verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut, durch das sanfte Ansprechen wirkt das Fahrzeug aber auch bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn nicht nervös. Die Zielgenauigkeit ist gut bis zufriedenstellend. Bei größeren Lenkwinkeln spricht die Lenkung leicht verzögert an, Seitenführungskräfte werden dann aber gleichmäßig aufgebaut. Bei schneller Kurvenfahrt müssen kaum Lenkkorrekturen eingesteuert werden, um das Fahrzeug in der Spur zu halten.

Im Normalmodus fällt das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven akzeptabel aus, der Fahrer erhält genügend Rückmeldung. Im einstellbaren Sportmodus wird das Lenkgefühl etwas verbessert, die Lenkung ist dann aber für den normalen Betrieb doch recht schwergängig. Die Lenkkräfte beim Rangieren im Stand fallen nicht zu hoch aus. Die Lenkung zeigt sich insgesamt recht indirekt ausgelegt – über drei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag erfordern beim Rangieren viel Kurbelei. Der Wendekreis geht mit 11,5 m für diese Fahrzeugklasse noch in Ordnung.

1,5 Bremse

⊕ Beim Bremsweg erzielt der Qashqai ein sehr gutes Ergebnis. Aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt der ermittelte Bremsweg durchschnittlich nur 34,6 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy 3 der Größe 215/60 R17 96H). Die Bremsanlage zeigt sich dabei sehr standfest und lässt auch nach mehreren Bremsungen in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve zeigt der Qashqai ein stabiles Verhalten.

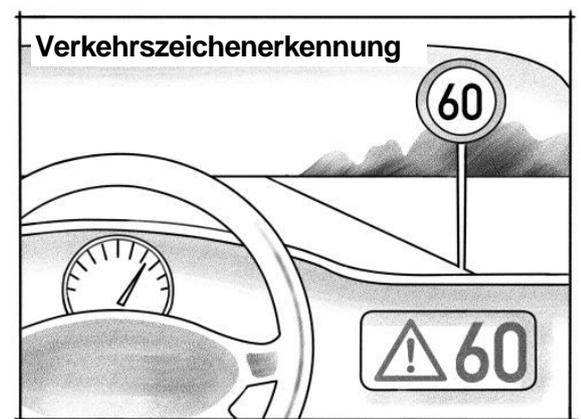
1,7 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Im neuen Qashqai erhielten eine Vielzahl an Fahrerassistenzsystemen Einzug. Schon in der getesteten mittleren Ausstattungsvariante findet man die meisten Assistenten serienmäßig an Bord. Trotzdem muss man aber auf die teure tekna-Ausstattung zurückgreifen, wenn man alle lieferbaren Systeme haben möchte. Das Safety Shield 360°, das unter anderem einen Totwinkelassistenten und eine Müdigkeitserkennung beinhaltet, gibt es nur für die Top-Ausstattung. Auch helle LED-Scheinwerfer gibt es nur für den tekna.

⊕ Neben ESP und einem Bremsassistenten sind in allen Qashqai-Varianten serienmäßig ein Geschwindigkeitslimiter sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem (mittels Sensoren im Reifen) verbaut. Zusätzlich findet man in der mittleren Ausstattung acenta das Fahrerassistenz-Paket an Bord, das neben einem autonomen Notbrems-, Fernlicht- und Spurassistenten auch eine Verkehrszeichenerkennung beinhaltet. Der vorausschauende Notbremsassistent erkennt mittels Radarsensor einen drohenden Auffahrunfall, gibt eine Kollisionswarnung aus, unterstützt den Fahrer bei einer zu schwachen Bremsung und leitet notfalls automatisch eine Bremsung ein, um die Kollisionsgeschwindigkeit mit einem vorausfahrenden Fahrzeug zu reduzieren bzw. den Unfall ganz zu vermeiden. Der Fernlichtassistent erkennt über eine Kamera entgegenkommende oder vorausfahrende Fahrzeuge und schaltet das Fernlicht automatisch ein und aus. Über die gleiche Kamera werden auch Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. Überholverbote erkannt und dem Fahrer eingeblendet. Der Spurverlassenswarner scannt die Fahrbahnmarkierungen und warnt den Fahrer akustisch beim Überfahren einer Markierung. Unbeabsichtigtes starten des Motors ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Leuchten in den Türen verbaut, welche den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen warnen könnten. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, schaltet sich diese beim Betätigen der Blinker nicht automatisch aus. Dadurch steigt die Unfallgefahr, wenn man z.B. abgeschleppt wird und das Abbiegen anzeigen möchte.



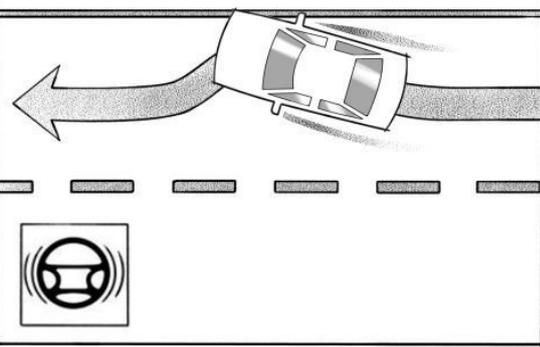
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

+ Bei den ADAC Crashtests erhält der neue Qashqai für die Insassensicherheit gute 88% der möglichen Punkte. Der Qashqai wurde bereits nach dem seit 2014 gültigen Crashtest-Protokoll getestet, das auch Fahrerassistenzsysteme mit betrachtet. In Summe erreicht der Nissan Qashqai fünf Sterne im ADAC Crashtest. Das Fahrzeug besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und durchgehende Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für 1,95 m große Personen und befinden sich nahe am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls gut wirken zu können. Beide Vordersitze sind mit Ansnallerinnerer ausgestattet. Für die hinteren Insassen wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt. Schnallt sich während der Fahrt im Fond jemand ab, wird der Fahrer entsprechend darauf aufmerksam gemacht.

- Bei den Kopfstützen im Fond gibt es Verbesserungsbedarf. Der Einstellbereich nach oben ist zu gering, deshalb bieten sie nur sehr kleinen Personen (bis ca. 1,60 m) ein gewisses Schutzpotential. Zudem befinden sich die Fond-Kopfstützen relativ weit vom Kopf entfernt. Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine optimal erreichbaren Halter im Fahrzeug - beides liegt unter dem Kofferraumboden und ist somit bei voll beladenem Kofferraum kaum noch zu erreichen.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

2,0 Kindersicherheit

+ Für die Kindersicherheit erhält der Qashqai bei den ADAC Crahtests gute 83% der möglichen Punkte. Auf beiden äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze aller Klassen problemlos montieren. Dafür sorgen unter anderem die fest fixierten Gurtschlösser sowie die gute Zugänglichkeit zu den Rücksitzen. Es gibt gut zugängliche Isofix-Halterungen samt Ankerhaken. Die normalen Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte ideal platziert und die Sitzform ermöglicht eine stabile Fixierung der Kindersitze. Auch hohe Kindersitze können problemlos montiert werden. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze ebenfalls problemlos mit den Gurten befestigen.

- Der Mittelsitz im Fond ist laut Hersteller nicht zum Transport von Kindersitzen geeignet - beim Vorgänger durften hier noch Kindersitze montiert werden. Drei Kindersitze hätten im Qashqai ohnehin nicht nebeneinander Platz. Die elektrischen Fensterheber besitzen keinen Fenstereinklemmschutz. Auf den äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz sind zwar laut Betriebsanleitung alle Kindersitzklassen erlaubt, allerdings gibt Nissan in der Bedienungsanleitung nur einige geeignete Kindersitzmodelle an. Es fehlen Angaben, ob auch eine Verwendung von Universal-Kindersitzen möglich ist.

2,3 Fußgängerschutz

+ Der Fußgängerschutz des Qashqai ist gut. Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeuge noch gute 69% der möglichen Punkten. Die Front und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind so gestaltet, dass das Verletzungsrisiko für Fußgänger möglichst gering ausfällt. Im Bereich des Fensterrahmens und an den seitlichen Bereichen der Motorhaube ist das Verletzungsrisiko für Fußgänger aber erhöht - hier gibt es noch Verbesserungspotential.

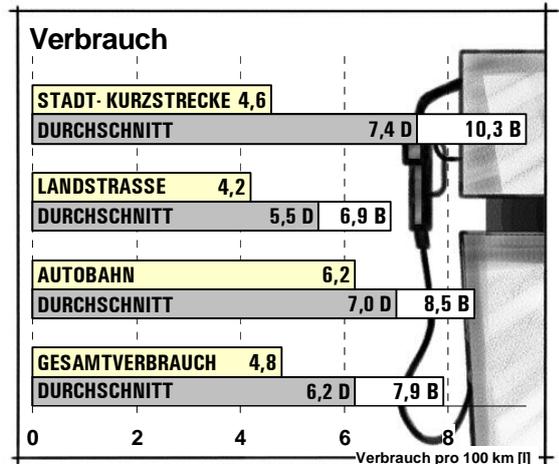
2,6 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO₂*

⊕ Der Basisdiesel mit 110 PS sorgt für einen niedrigen Verbrauch. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 154 g/km erreicht der Qashqai 1.5 dCi gute 37 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Der resultierende Kraftstoffverbrauch liegt bei durchschnittlich 4,8 l/100 km. Innerorts sind es 4,6 l, außerorts 4,2 l und auf der Autobahn 6,2 l pro 100 km.

2,9 Schadstoffe

Beim Schadstoffausstoß schneidet der Qashqai mit 1.5 dCi-Motor nur mäßig ab. Aufgrund der erhöhten NO_x-Emissionen reicht es im Schadstoffkapitel nur für 31 Punkte. In der Summe langt das mit 68 Punkten für drei Sterne im anspruchsvollen ADAC EcoTest.



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

1,7 AUTOKOSTEN

1,4 Betriebskosten*

⊕ Da der Verbrauch gering ausfällt und zudem günstigerer Diesel-Kraftstoff benötigt wird, fallen die Betriebskosten entsprechend günstig aus.

2,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

2,2 Wertstabilität*

⊕ Der Qashqai ist ganz neu auf dem Markt und bietet eine Vielzahl an Assistenzsystemen. Zusammen mit dem sparsamen Dieselmotor kann das SUV eine gute Bewertung für den prozentualen Restwertverlauf einfahren.

2,0 Kosten für Anschaffung*

⊕ In der getesteten mittleren Ausstattungsvariante, die bereits eine umfassende Serienausstattung beinhaltet, kostet der Qashqai 1.5 dCi 24.850 Euro. Das ist für ein SUV in der Mittelklasse ein günstiger Preis.

3,3 Fixkosten*

Jährlichen werden für das Fahrzeug 150 Euro an KFZ-Steuer fällig. Die Versicherungsklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung liegt relativ günstig (KH: 16). Teurer fallen dagegen die Aufwendungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung aus (TK: 22; VK: 23).

1,1 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten kann der Qashqai 1.5 dCi dank des recht günstigen Anschaffungspreises und der guten Wertstabilität punkten. Dazu gesellen sich geringe Betriebskosten, was in der Summe für geringe Gesamtkosten von 557 Euro/Monat (inkl. Wertverlust) sorgt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 DIG-T	1.5 dCi	1.6 dCi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1461	4/1598
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	81 (110)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	190/2000	260/1750	320/1750
0-100 km/h[s]	10,9	11,9	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	182	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,6 S	3,8 D	4,4 D
CO2 [g/km]	129	99	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/19	16/23/22	16/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	92	150	192
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	512	514	605
Preis [Euro]	19.940	21.890	26.900

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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1461 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R17
Reifengröße (Testwagen)	215/60R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,6/4,2/6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	154 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4377/1806/1590 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2075 mm
Leergewicht/Zuladung	1410 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	365 l/740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	692 kg/1350 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1145 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	118 Euro
Monatlicher Wertverlust	284 Euro
Monatliche Gesamtkosten	557 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/22
Grundpreis	24.850 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Müdigkeitserkennung (nur für tekna)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (nur für tekna)	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung	Serie
Xenonlicht (LED nur für tekna)	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	800 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 217
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (nur für tekna)	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen