



Nissan Qashqai 1.2 DIG-T visia

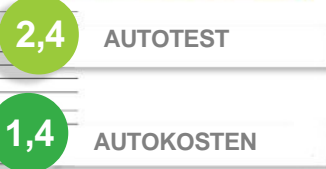
Fünftüriges SUV der Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

Der Grundpreis des Nissan Qashqai liegt bei lediglich 19.940 Euro. Das ist für ein SUV in der Mittelklasse, das sogar schon alle wichtigen Ausstattungsdetails beinhaltet, ein durchaus respektable Preis. Neben der obligatorischen Sicherheitsausstattung (Airbags, ESP) gibt es sogar in der Grundausrüstung einen Tempomaten, eine Klimaanlage und ein Radio. Einziger Wermutstropfen des Basismodells: Auf das umfangreiche Assistenzpaket, das im neuen Qashqai Einzug hielt, muss man verzichten. Das gibt es nur in den höheren und deutlich teureren Ausstattungen. Mit dem Basisbenziner ist man für die täglichen Fahrten ausreichend motorisiert, auch wenn die Durchzugskraft in den oberen Gängen zu wünschen übrig lässt und entsprechend öfter geschaltet werden muss. Der Testverbrauch fällt mit 6,4 l/100 km zufriedenstellend aus - dank sauberer Abgase erhält der Qashqai 1.2 DIG-T vier Sterne im EcoTest. Neben dem guten Fahrkomfort überzeugt auch das Raumangebot, das sowohl für die Insassen als auch fürs Gepäck großzügig ausfällt. Letztendlich verhindern nur kleinere Schnitzer ein noch besseres Ergebnis: Bei einem SUV, das oft als Familienauto benutzt wird, sollte man erwarten können, dass es einen Fenstereinklemmschutz gibt. Dazu kommt, dass auf dem Mittelsitz keine Kindersitze mehr erlaubt sind. Trotz der Kritikpunkte geht das Preis-Leistungs-Verhältnis des SUV aber insgesamt mehr als in Ordnung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Ford Kuga, Hyundai ix35, KIA Sportage, Mitsubishi ASX, VW Tiguan.

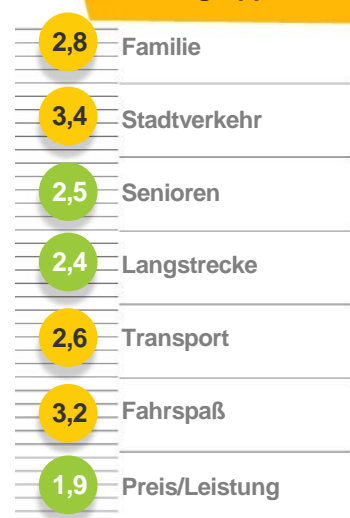
- +** großzügiges Raumangebot, sehr standfeste Bremsanlage, hohes Sicherheitsniveau, sehr niedrige Autokosten, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
- durchzugsschwacher Motor, schwache Heizung, Mittelsitz im Fond nicht für Kindersitze freigegeben, kein Fenstereinklemmschutz



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Die zweite Generation des Qashqai ist insgesamt solide verarbeitet, bietet aber im Detail noch Raum für Verbesserungen. Die Karosserie ist sauber gefertigt und überzeugt dank gleichmäßig verlaufender Spaltmaße und gut eingepasster Anbauteile. Auf den zweiten Blick offenbart sich aber die eine oder andere unschöne Schlamperei. 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 zweier Dichtlippen ordentlich gegen Verschmutzung geschützt. Es fehlen aber Schwellerschutzleisten. Der Motorraum ist von unten gut verkleidet, nur im hinteren Bereich zeigt sich 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 wirkt insgesamt recht hochwertig verarbeitet und zeigt sich dank des gelungenen Materialmix optisch ansprechend. Applikationen in Klavierlackoptik und silberfarbene Designelemente werten den Innenraum auf. 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 Metallbändern befestigten Gurtschlösser vorne, die zu starken Vibrationen neigen. Die schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten (keine Gasdruckfeder). 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 maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 500 kg. Der 1.2 DIG-T Benzinmotor ist für maximale Anhängelasten von 1.200 kg (gebremst) bzw. 675 kg (ungebremst) zugelassen. 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 855 km realisieren.

⊖ Serienmäßig ist das Fahrzeug nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich bei einem Reifenschaden schnell als unbrauchbar erweisen kann. Das im Testwagen verbaute Notrad ist ab Werk nicht erhältlich und kann nur als Zubehör geordert werden. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug sucht man ab Werk vergebens im Fahrzeug.

3,2 Sicht

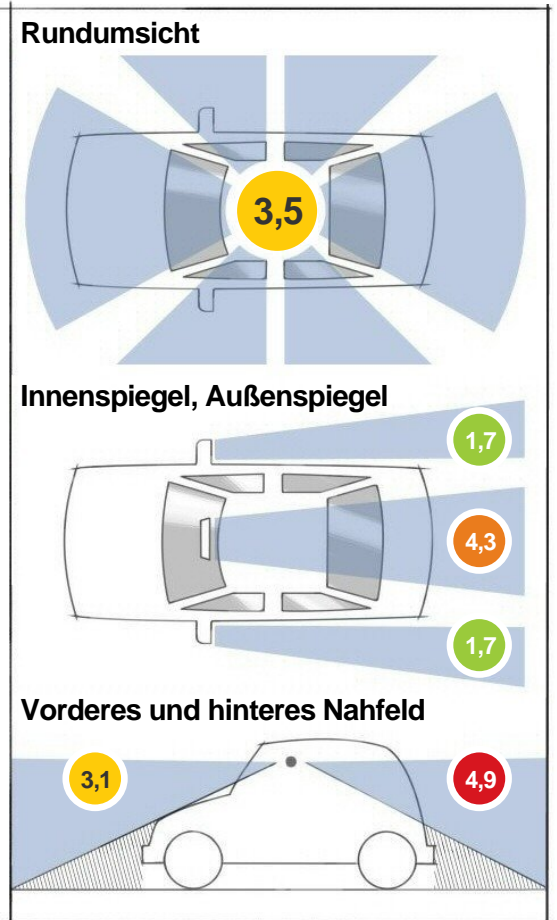
Im Sichtkapitel schneidet das SUV zufriedenstellend ab. Die Rundumsicht ist noch akzeptabel, wobei vor allem der Blick nach schräg hinten eingeschränkt wird - das zusätzliche Dreiecksfenster hinten ist zu weit oben angebracht, wodurch es kaum die Sicht verbessert. Die C-Säule wirkt sehr voluminös und sichtbehindernd. Sowohl die Fahrzeugfront als auch das Heck lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Hindernisse vor dem Fahrzeug sind befriedigend einsehbar. Der Qashqai ist 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. Eine 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 Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus. Einen automatisch abblendenden Innenspiegel gibt es erst ab der mittleren Ausstattung acenta. Niedrige Objekte hinter dem Fahrzeug lassen sich aufgrund der hohen Karosserie nur sehr schlecht erkennen. Einparkensoren und eine Rückfahrkamera sind in der Basisausstattung nicht erhältlich. Die 360°-Rundumkamera (vier Kameras erzeugen ein 360° Kamerabild aus der Vogelperspektive) sowie ein automatischer Einparkassistent gibt es ebenfalls nur für die Top-Ausstattung tekna. Der Testwagen war zwar mit einer akustischen Einparkhilfe hinten ausgestattet, die Parkhilfe gibt es für den visia aber nur im Nissan Zubehörprogramm (zzgl. Montage). Das ab der Ausstattung acenta serienmäßig verbaute Fahrerassistenz-Paket gibt es nicht für die Basisausstattung. Es beinhaltet unter anderem einen gut funktionierenden Fernlichtassistenten.



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

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Qashqai 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. 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 öffnen und in engen Parklücken ans Nachbarauto schlagen können.

+ 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 sind lediglich der hohe Schweller, wodurch man die Beine etwas weiter anheben muss, sowie die schräg verlaufenden Säulen der Frontscheibe, welche die Kopffreiheit beim Einsteigen etwas einschränken. In den Fond gelangt man dank der großen Türen recht bequem, wenngleich der Radlauf etwas weit in den 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 360 l - damit ist der Kofferraum annähernd gleich groß wie beim Vorgänger. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, sind es bis unters Dach 535 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 735 l. Bis zum Dach beladen, passen maximal 1.320 l in den Qashqai.



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

2,6 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 großzügig gestaltet, was das Beladen mit sperrigen Gegenständen erleichtert. Das Kofferraumformat ist praktisch, allerdings stört im Bereich der Rücksitze eine Stufe am Kofferraumboden, die die Nutzbarkeit leicht einschränkt. Der Kofferraumboden liegt rund 12 cm niedriger als die Ladekante. Das ist geradeso akzeptabel, um das Gepäck nicht zu weit anheben zu müssen.

- 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. Einen variablen Ladeboden (Flexi-Board) gibt es erst für die mittlere Ausstattungsvariante acenta. Weil beim visia ein höhenverstellbarer Ladeboden fehlt, entsteht bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine Stufe im Kofferraumboden.

3,1

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 im Kofferraum kaum verstauen, da es kaum Ablagefächer gibt. Es gibt nur links und rechts ein kleines Fach am Boden sowie Verzurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck. Zusätzliche Gepäcknetze und eine 12V-Ladedose im Kofferraum fehlen. Ein variabler Ladeboden, unter welchem man Kleingepäck verstauen könnte, gibt es erst ab der mittleren Ausstattungsvariante acenta.

2,4

INNENRAUM

2,3

Bedienung

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 Nebelschlussleuchte. 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 Frontscheibenwischer besitzen eine einstellbare Intervallschaltung, zwei Permanentwischgeschwindigkeiten und eine Antippfunktion. Einen Regensensor gibt es aber für die Basisausstattung nicht. Der Heckwischer besitzt eine Intervall- und Permanentschaltung. Der Schalter für die Spiegeleinstellung ist nun gut erreichbar in der Fahrertüre verbaut. Die Spiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Heckklappe wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Eine Überwachung der Motorhaube fehlt aber. Das Radio ist in guter Höhe positioniert und lässt sich einfach bedienen. Das Bedienteil der Klimaanlage ist ebenfalls in günstiger Höhe angeordnet und einfach bedienbar. Die Schalter für die Heckscheibenheizung (mit Abschaltautomatik) und Umluftschaltung sind gut erreichbar. Ablagen gibt es im Qashqai reichlich. Vorne findet man praktische Fächer in der Mittelkonsole, Becherhalter und Flaschenhalter in den Türen. 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. Im Fond gibt es in der Basisausstattung kaum brauchbare Ablagen. Sowohl Lehnentaschen als auch eine ausklappbare Mittellehne mit Becherhalter gibt es erst für die höheren Ausstattungen. Es gibt nur kleine Türfächer.



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 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.

2,7 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 fällt recht gering aus. 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 Bremsengriffe 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.

2,5 Sitze

+ Neben der Längsposition und Lehnenneigung lässt sich der Fahrersitz über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen. Die Sitzlehne des Fahrersitzes ist insgesamt gut konturiert, bietet dem Rücken festen Halt und sorgt auch auf längeren Strecken für guten Sitzkomfort. 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 selbst 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.

- Für die Basisausstattung visia gibt es für den Beifahrersitz keine Höheneinstellung. Einstellbare Lordosenstützen für den Fahrer- und Beifahrersitz gibt es ebenfalls erst für die höheren Ausstattungen.

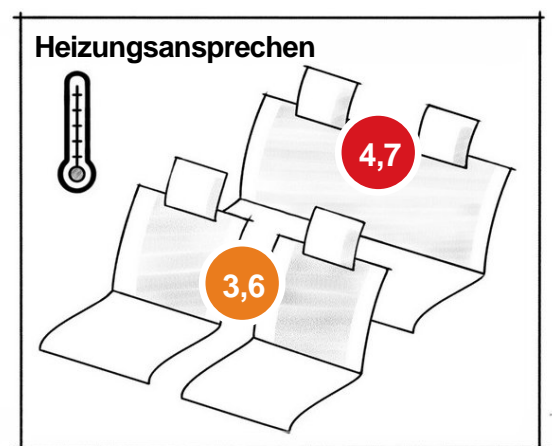
2,1 Innengeräusch

+ Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt das gemessene Innenraumgeräusch bei niedrigen 67,9 dB(A). Der Benziner ist gut vom Innenraum abgeschottet und bei normalem Fahrbetrieb kaum präsent. Nur bei höheren Drehzahlen wird er etwas lauter. Auch die Windgeräusche stören kaum und werden oberhalb von 130 km/h nicht störend laut. Die Fahrgeräusche sind gut gedämmt und fallen dadurch kaum auf.

3,8 Klimatisierung

In der Basisausstattung ist der Qashqai serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Eine Klimaautomatik gibt es erst für die höheren Ausstattungen. Die Wunschtemperatur kann nur grob eingestellt und muss öfters nachjustiert werden. Die Luftmengenverteilung ist zufriedenstellend einstellbar.

- Die Heizleistung kann nur wenig überzeugen. 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

3,8 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Qashqai fallen in Verbindung mit dem 1,2 l Turbomotor nicht besonders gut aus. Überholmanöver lassen sich mit den 115 PS in noch akzeptabler Zeit absolvieren (Sprint von 60 auf 100 km/h in 7,6 s), vor allem in den oberen Gängen fallen die Elastizitätswerte aber schlecht aus.

– Während die Elastizität im vierten Gang noch akzeptabel ist, geht es im fünften und sechsten Gang kaum mehr voran. Im sechsten Gang vergehen rund 24,1 s, bis der Qashqai von 60 auf 100 km/h beschleunigt wird. Da sich der Motor bei niedrigen Drehzahlen sehr durchzugsschwach zeigt, muss entsprechend oft geschaltet werden.

2,2 Laufkultur

+ Der kleine Vierzylinder-Motor bietet eine gute Laufkultur. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, lediglich bei höheren Drehzahlen spürt man leichtes Vibrieren am Lenkrad und den Pedalen. Bei sehr niedrigen Drehzahlen fehlt es dem Benzinler zwar an Kraft, doch auch unter Last dringen keine störenden Dröhnfrequenzen in den Innenraum. Etwas stärker dröhnt der Motor nur im mittleren und höheren Drehzahlbereich. Alles in allem ist der 1.2 l Benzinmotor aber ein angenehmer Begleiter, der gut vom Innenraum abgekapselt ist und nie störend laut wird.

2,0 Schaltung

+ Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes geht insgesamt in Ordnung und gibt kaum Anlass zur Kritik. Alle Gänge lassen sich leichtgängig schalten und sind recht präzise geführt. 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 Kupplung lässt sich gut bis zufriedenstellend dosieren. Der Druckpunkt ist gut ertastbar, damit wird das Anfahren erleichtert. Nicht perfekt ist das Verhalten bei ruppiger Kupplungsbedienung. Dann können auch mal recht deutliche Schaltschläge vorhanden sein. Die Berganfahrhilfe hindert das Fahrzeug beim Anfahren an Steigungen daran, dass es zurückrollt. Die Schaltpunktanzeige ist zufriedenstellend einsehbar, funktioniert zuverlässig und gibt sinnvolle Schalteempfehlungen. 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 passen insgesamt recht gut zum Motor. Zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge und man findet für die typischen Fahrgeschwindigkeiten den richtigen Gang. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.800 1/min - somit fallen die Drehzahlen auf der Autobahn nicht zu hoch aus.

2,0

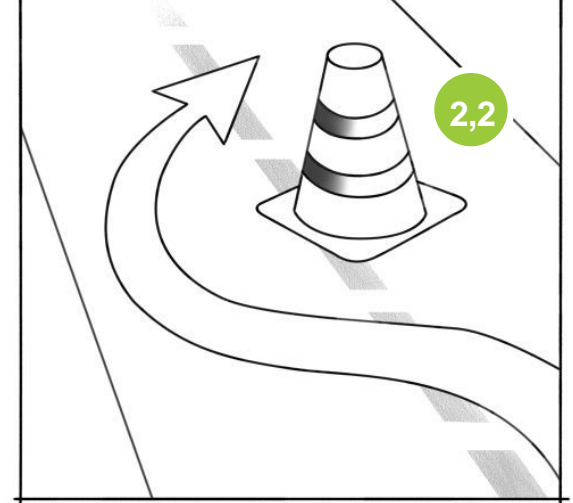
FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

Fahrstabilität

⊕ Der Nissan Qashqai zeigt bei einem plötzlichen Lenkimpuls ein stabiles Fahrverhalten 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 zu leichtem, aber kontrollierbarem Übersteuern. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift dann sehr stark ein und stabilisiert das Fahrzeug durch Bremsengriffe. Dadurch wird viel Geschwindigkeit abgebaut und das SUV kann sicher in die Ausfahrgasse gelenkt werden. Die maximale Durchfahrgeschwindigkeit liegt für ein SUV erstaunlich hoch. Die Traktion des Frontrieblers geht insgesamt in Ordnung. Durch die aktive Fahrwerksregelung wird mittels selektiver Bremsengriffe 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. Zudem greift das elektronische Stabilitätsprogramm früh ein und unterstützt den Fahrer, das Fahrzeug wieder unter Kontrolle zu bringen. Bei einem Lastwechsel neigt das Fahrzeug nur zu leichtem übersteuern, bleibt dabei aber 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 besitzt um die Nulllage 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 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 34,7 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.

2,0 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den Qashqai gibt es eine Reihe an Fahrerassistenzsystemen, die jedoch für die getestete Basisausstattung größtenteils nicht verfügbar sind. In der mittleren Ausstattungsvariante acenta findet man einen autonomen Notbremsassistenten, einen Spurassistenten, einen Fernlichtassistent und eine Verkehrszeichenerkennung an Bord. In der Top-Ausstattung tekna gibt es zusätzlich das Safety Shield 360°, das unter anderem einen Totwinkelassistenten und eine Müdigkeitserkennung beinhaltet. Zudem enthält die tekna-Ausstattung helle LED-Scheinwerfer.

+ Neben ESP und einem Bremsassistenten sind in allen Qashqai-Varianten serienmäßig ein Geschwindigkeitslimiter sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem (mittels Sensoren im Reifen) verbaut. 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.

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 Anschnallerinnerer 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.

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.

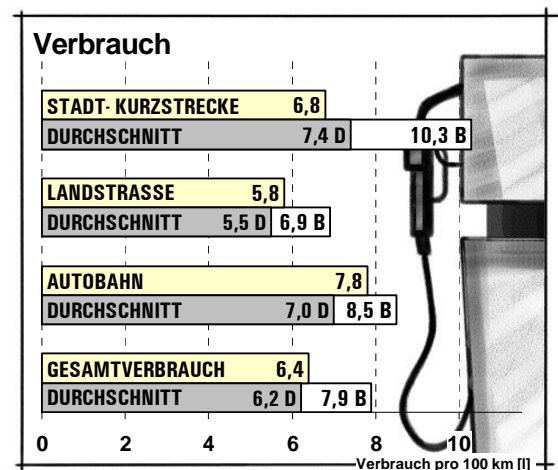
2,3 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz des Qashqai ist gut. Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeuge noch gute 69 % der möglichen Punkte. 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.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂*

Im CO₂-Kapitel des EcoTest schneidet der Qashqai 1.2 DIG-T zufriedenstellend ab. Mit einer CO₂-Bilanz von 177 g/km erhält das Fahrzeug 30 Punkte für den CO₂-Ausstoß. Der resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,4 l/100 km. Innerorts sind es 6,8 l, außerorts 5,8 l und auf der Autobahn 7,8 l/100 km.



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

1,5 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des Qashqai 1.2 DIG-T fällt gering aus. Im EcoTest gibt es dafür 45 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht das Fahrzeug mit 75 Punkten vier Sterne im ADAC EcoTest.

1,4 AUTOKOSTEN

3,4 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch durchschnittlich ausfällt, liegen die Betriebskosten für das Benzinermodell noch im akzeptablen Rahmen.

1,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

2,4 Wertstabilität*

⊕ Für den Qashqai kann in Verbindung mit dem 1.2 DIG-T Benzinmotor ein guter prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

1,0 Kosten für Anschaffung*

⊕ Den Qashqai gibt es mit dem kleinen Benzinmotor und mit Basisausstattung schon für 19.940 Euro. Das ist für ein SUV in der Mittelklasse ein äußerst günstiger Preis. Die wichtigsten Ausstattungsdetails sind dabei alle Serie. Nebst Tempomat, elektrischen Fensterhebern und obligatorischer Sicherheitsausstattung (sechs Airbags, ESP) findet man auch ein Radio und eine Klimaanlage an Bord. Wer eine erweiterte Ausstattung wünscht, muss aber auf die teureren Varianten zurückgreifen, denn für den visia gibt es so gut wie keine optionalen Sonderausstattungen.

2,1 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten liegen niedrig. Jährlichen werden nur 92 Euro an KFZ-Steuer fällig. Die Versicherungsklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung liegt sehr günstig (KH: 14). Etwas ungünstiger ist der Qashqai dagegen in der Teil- und Vollkaskoversicherung eingestuft (TK: 19; VK: 21).

0,7

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen extrem niedrig aus. Der günstige Anschaffungspreis und die gleichzeitig gute Wertstabilität tragen hierzu ebenso bei, wie die niedrigen Fixkosten. Vor allem für Wenigfahrer eignet sich die Benzinervariante, da gegenüber dem Diesel die Versicherungsklasseneinstufungen und damit die Fixkosten deutlich günstiger ausfallen.

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]	503	505	593
Preis [Euro]	19.990	22.040	27.350

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/65R16
Reifengröße (Testwagen)	215/60R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/5,8/7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	177 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4377/1806/1590 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2075 mm
Leergewicht/Zuladung	1360 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/735 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	675 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	855 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	131 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	101 Euro
Monatlicher Wertverlust	225 Euro
Monatliche Gesamtkosten	503 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/21/19
Grundpreis	19.990 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
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (ab acenta)	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Müdigkeitserkennung (nur für tekna)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (ab acenta)	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (ab acenta)	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (ab acenta)	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (nur für tekna)	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (ab acenta)	nicht erhältlich
Xenonlicht (LED nur für tekna)	nicht erhältlich

INNEN

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

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen