



Nissan X-Trail 1.6 dCi tekna 4x4i

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Die dritte Generation des X-Trail distanziert sich optisch deutlich vom kantigen Vorgänger. Die Karosserie wirkt moderner und lehnt sich stark an das Design des aktuellen Qashqai an. Vor allem von vorn ist der X-Trail kaum vom kleineren Bruder zu unterscheiden. Den X-Trail gibt es zum Marktstart nur mit einem 130 PS starken Dieselmotor. Optional kann der X-Trail entweder mit Automatikgetriebe oder mit Allradantrieb ausgestattet werden. Beides zusammen gibt es aber nicht. Das große SUV überzeugt vor allem durch seinen gut nutzbaren Innenraum. Die Rücksitze lassen sich längs verschieben, der Kofferraum ist großzügig bemessen, und optional kann man eine dritte Sitzreihe ordern (nicht im Testwagen). Prinzipiell würde sich der X-Trail damit auch gut als Familientransporter eignen. Doch leider patzt der Geländewagen genau in den dafür relevanten Kriterien. Nicht nur, dass ein Fenstereinklemmschutz fehlt, Nissan verbietet sowohl auf dem Mittelsitz als auch in der dritten Sitzreihe generell den Transport von Kindersitzen. Auch sonst leistet sich der X-Trail einige Schwächen. Die Rundumsicht ist katastrophal, und der Dieselmotor wirkt bei niedrigen Drehzahlen schlapp. Eine gute Gesamtnote sichert sich das SUV letztendlich nur durch die gute Sicherheitsausstattung. Es sind viele Assistenzsysteme lieferbar, die die Fahrsicherheit deutlich erhöhen. Der Grundpreis von 36.850 Euro geht dank der guten Serienausstattung noch in Ordnung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLK, Jeep Cherokee, Land Rover Discovery 5 Sport.

- +** viele Assistenzsysteme erhältlich, gute Crashergebnisse, hohe Anhängelast möglich, großer Kofferraum, gute Serienausstattung, variabler Innenraum, dritte Sitzreihe gegen Aufpreis
- mangelhafte Rundumsicht, ausgeprägte Anfahrschwäche, hohe Kofferraum-Ladekante, im Fond kein Fenstereinklemmschutz, Mittelsitz und dritte Sitzreihe nicht für Kindersitze freigegeben, kein Fehlbetankungsschutz, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

4,0 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,2 Langstrecke

2,0 Transport

3,6 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2014
Text: D. Silvestro

Die Karosserieverarbeitung wirkt dank gleichmäßig verlaufender Spaltmaße und gut eingepasster Anbauteile weitgehend solide. Im Detail gibt es aber die eine oder andere Nachlässigkeit, die den sonst positiven Gesamteindruck schmälert. So sind die Türrahmen mehrteilig geschweißt und nicht alle Bördelkanten perfekt versiegelt. Die Türschweller verschmutzen dank zwei separater Dichtlippen nicht so schnell, es fehlen aber Schwellerschutzleisten, die vor Kratzern beim Ein- und Aussteigen schützen. Der Motorraum ist von unten gut verkleidet und somit vor Verschmutzung geschützt. Vor allem im hinteren Bereich ist der Unterboden aber zerklüftet und weitgehend unverkleidet. Sowohl die Front-, als auch die Heckschürze sind zweiteilig und im unteren Bereich unlackiert. Dadurch fallen bei leichten Beschädigungen die Reparaturkosten nicht so hoch aus. An den Türen gibt es zwar Stoßleisten, diese sind aber zu tief angebracht und haben daher kaum eine Schutzwirkung. Die Radhausumrandungen bestehen ebenfalls aus Kunststoff.

- +** Der Innenraum wirkt weitgehend hochwertig verarbeitet. Der Materialmix mit Applikationen in Klavierlackoptik, silberfarbenen Designelementen und serienmäßigen Ledersitzen sorgen für einen guten Qualitätseindruck. Der obere Teil des Armaturenbretts ist geschäumt und besitzt eine angenehme Haptik.
- Gespart wurde in Bereichen, die nicht direkt im Sichtfeld der Insassen liegen. Sowohl die unteren Teile des Armaturenbretts, als auch die Türverkleidungen sind nicht geschäumt und fühlen sich dadurch hart und billig an. Die schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten (keine Gasdruckfeder). Es ist ein erhöhter Kraftaufwand zum Anheben der Haube erforderlich. 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.

Der Nissan X-Trail überzeugt mit einer guten Alltagstauglichkeit. Vor allem die Transporteigenschaften des SUV können überzeugen. Serienmäßig bietet der X-Trail vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Gegen Aufpreis gibt es das Fahrzeug auch als Siebensitzer (optionale dritte Sitzreihe nicht im Testwagen verbaut). Man findet serienmäßig ein schmales Notrad inklusive Wagenheber und Bordwerkzeug im Fahrzeug. Das Notrad bietet im Falle einer Reifenpanne noch eine begrenzte Mobilität, da man bis zur nächsten Werkstatt weiterfahren kann. Wagenheber und Bordwerkzeug sind somit ebenfalls an Bord. Die zulässige Zuladung liegt bei zufriedenstellenden 475 kg.

- +** Es sind Anhängelasten von bis zu 2.000 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst) erlaubt. Großzügig fällt auch die zulässige Stützlast von 100 kg aus. Dadurch können auf der Anhängerkupplung beispielsweise auch Fahrradträger mit schweren Fahrrädern (z.B. E-Bikes) montiert werden. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Dachlasten von bis zu 100 kg transportiert werden. Mit dem 60 l Kraftstofftank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 1.030 km realisieren (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs).
- Die Ersatzradmulde ist nur für das schmale Notrad tief genug. Ein defektes Rad in Fahrbereifung passt nicht in die Reserveradmulde.

Im Sicht-Kapitel gibt der X-Trail ein zwiespältiges Bild ab. Einerseits sorgt die hohe Sitzposition für einen guten Überblick des Verkehrsgeschehens, andererseits ist die Rundumsicht durch breite Dachsäulen sehr stark eingeschränkt. Das wird wiederum durch eine Vielzahl an Assistenzsystemen kompensiert, wodurch das Gesamtergebnis im Sichtkapitel noch zufriedenstellend ausfällt. Die Fahrzeugenden lassen sich insgesamt akzeptabel abschätzen. Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis.

⊕ Die großen Außenspiegel liefern ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs, 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 mittleren Ausstattungsvariante "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. In der getesteten Topausstattung "tekna" findet man zudem Voll-LED-Scheinwerfer an Bord, die für eine helle und homogene Fahrbahnausleuchtung sorgen. Was fehlt, sind jedoch zusätzliche Systeme wie Kurven- oder Abbiegelicht. Parksensoren vorne und hinten sind beim X-Trail in allen Ausstattungen serienmäßig an Bord. Wählt man das in dieser Ausstattung erhältliche optionale NissanConnect Navigationssystem inklusive "Around View Monitor" und "Safety Shield", findet man auch eine 360°-Rundumkamera (vier Kameras erzeugen ein 360° Kamerabild aus der Vogelperspektive) sowie einen automatischen Einparkassistenten an Bord.

⊖ Die Rundumsicht des Nissan X-Trail ist mangelhaft. Hinten stören extrem breite Dachsäulen, die trotz der zusätzlichen kleinen Dreiecksfenster kaum einen Blick nach schräg hinten ermöglichen. Auch die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond behindern den Blick nach hinten. Durch das hohe Heck verschwinden direkt hinter dem Fahrzeug sogar Hindernisse mit einer Höhe von 1,30 m - spielende Kinder können beim Rückwärtsfahren schnell übersehen werden. Die optionale Rückfahrkamera sollte daher unbedingt geordert werden. Der Innenspiegel blendet zwar bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, das Sichtfeld im Innenspiegel ist aber sehr klein.

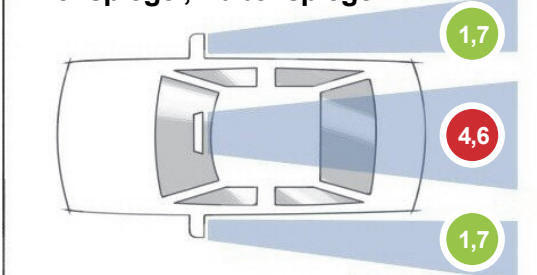


Durch die nicht versenkbaren Kopfstützen und die breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

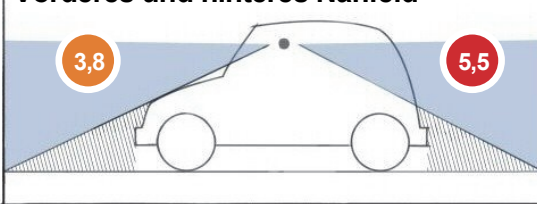
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

Das Ein- und Aussteigen klappt im X-Trail zufriedenstellend. Die Sitzhöhe wäre fast optimal, doch muss man zuerst den hohen und breiten Schweller überwinden, um den Sitz zu erreichen. Durch die schräg verlaufenden Säulen der Frontscheibe wird die Kopffreiheit beim Einsteigen etwas einschränken. In den Fond gelangt man dank der großen Türen recht bequem. Störend ist nur der etwas breite und in den Türausschnitt hineinragende Radlauf, an dem man sich schnell die Kleidung verschmutzen kann.

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

⊕ In der getesteten Ausstattung ist der X-Trail serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. 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.

2,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum des X-Trail fällt großzügig aus. Bis zur Gepäckraumabdeckung passen 405 l in den Kofferraum (variabler Ladeboden in unterster Position). Entfernt man die Abdeckung, lassen sich bis unters Dach 670 l verstauen. Dann passen bis zu elf handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehnen um, lässt sich der Gepäckraum auf 755 l (bis Fensterunterkante) bzw. 1.515 l (dachhoch) erweitern.



Mit 405 l Volumen fällt der Kofferraum des X-Trail recht großzügig aus.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Kofferraum des X-Trail ist insgesamt gut zugänglich. Die Heckklappe lässt sich beim tekna serienmäßig elektrisch öffnen und schließen. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis rund 1,85 m genügend Platz. Die Öffnungshöhe der Klappe kann durch langes Betätigen der Schließen-Taste individuell programmiert werden. Das ist von Vorteil, wenn man mit dem hohen SUV in einer Garage zu wenig Platz hat und die Klappe dann an der Decke anstoßen würde. Die Kofferraumöffnung des SUV ist sehr großzügig gestaltet, was das Beladen mit sperrigen Gegenständen erleichtert. Das Kofferraumformat ist praktisch und sinnvoll. Ist das 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.

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

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert problemlos und mit wenig Kraftaufwand. Kleines Gepäck kann man unter dem variablen Ladeboden verstauen (wenn in oberer Stellung). Unter dem Ladeboden finden dann rund 115 l Platz. Zusätzlich gibt es Verzurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck. Extra Gepäcknetze oder eine 12V-Ladedose im Kofferraum sucht man aber vergebens.

⊕ Dank einer Durchladeluke in der Rücksitzlehne lassen sich auch lange Gegenstände verstauen, ohne die Rücksitzlehne umklappen zu müssen.

2,2

INNENRAUM

1,8

Bedienung

Das Cockpit des neuen X-Trail ist übersichtlich aufgebaut und erfordert dank der größtenteils logisch angeordneten Bedienelemente nur eine kurze Eingewöhnung. Nur in wenigen Punkten gibt es noch Verbesserungspotential. 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. 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. Die vier elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Nur das Fahrerfenster besitzt eine Auf-/Abwärtsautomatik und einen zuverlässig eingreifenden Fenstereinklemmschutz.



Der Nissan überzeugt durch gute Funktionalität und saubere Verarbeitung.

⊕ 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 Frontscheibe werden mittels Regensensor gesteuert, die Empfindlichkeit lässt sich einstellen. Der Heckwischer besitzt eine Intervall- und Permanentenschaltung. Der Schalter für die Spiegeleinstellung ist 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 verschlossenen Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über eine Anzeige im Kombiinstrument gewarnt. Eine Überwachung der Motorhaube fehlt aber. Das im Testwagen verbaute NissanConnect 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 findet man im X-Trail reichlich. Vorn gibt es praktische Fächer in der Mittelkonsole, Becherhalter und Flaschenhalter in den Türen. Als besonderes Gimmick gibt es in den Becherhaltern separate Luftausströmer, welche die Dosen oder Flaschen im Becherhalter kühl halten. Auch im Fond findet man eine Reihe an praktischen Ablagen. Hier gibt es Lehnentaschen, kleine Türfächer und Becherhalter in der Mittelarmlehne. Nur Halter für große Flaschen sucht man vergebens. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet, aber vom Format her nicht ideal. Die Innenraumbeleuchtung ist gut. Vorn wie hinten gibt es Leselampen. 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-Emissionen 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.

2,5

Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne ist gut. Bei ganz nach hinten geschobenem Fahrersitz finden Personen bis rund 1,90 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für weitaus größere Personen (ca. 2,05 m) ausreichen. Dank der guten Innenbreite findet man ein angenehmes subjektives Raumgefühl vor.

2,8 Raumangebot hinten*

Im Fond ist das Raumangebot zufriedenstellend. Die Beinfreiheit ist dank der längs verschiebbaren Rücksitzbank großzügig. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für über zwei Meter große Personen. Eingeschränkt wird der Platz aber durch die Kopffreiheit, die auf 1,85 m große Personen beschränkt ist. Zwei Personen haben dank der guten Innenbreite genügend Platz. Für drei Personen wird es aber schon eng. Das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend. Vor allem die breiten C-Säulen direkt neben den Köpfen der Insassen schränken das Raumgefühl etwas ein.



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

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des X-Trail ist zufriedenstellend. Die Rücksitze lassen sich asymmetrisch geteilt längs verschieben und die Lehnenneigung einstellen. Optional gibt es den X-Trail auch als Siebensitzer. Dann findet man im Kofferraum zwei zusätzliche Sitzplätze vor, die sich vollständig im Kofferraumboden versenken lassen (dritte Sitzreihe nicht im Testwagen verbaut).

2,5 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Die Feder-Dämpfer-Abstimmung des X-Trail ist insgesamt recht gut gelungen. Durch die langen Federwege werden kurze Bodenwellen gut absorbiert und dringen nicht zu stark zu den Insassen durch. Bei höheren Geschwindigkeiten taucht das SUV an der Hinterachse zwar etwas stärker ein es steht aber auch bei voller Beladung genügend Restfederweg zur Verfügung. Die Karosserie schwingt nur wenig nach. Noch nicht perfekt werden grobe Schlaglöcher und Querfugen absorbiert. Hier spricht die Federung teils unwillig an und reicht die Stöße bis zu Insassen durch. Feine Fahrbahnunebenheiten sorgen für ständige leichte Vibrationen, was auch an den großen 19 Zoll Felgen liegen kann. Die Aufbaubewegungen des großen SUV liegen noch im akzeptablen Bereich. Die Seitenneigung geht trotz des hohen Schwerpunktes der Karosserie noch in Ordnung. Fährt man über grobes Kopfsteinpflaster, dringen zwar nicht zu starke Vibrationen in den Innenraum, doch stören teilweise ausgeprägte Dröhngeräusche im Innenraum. Der Langsamfahrkomfort des schweren SUV geht in Ordnung.

2,4 Sitze

⊕ Der X-Trail ist in der getesteten Ausstattung serienmäßig mit elektrisch einstellbaren Vordersitzen ausgestattet. Trotz der elektrischen Einstellung lässt sich der Fahrersitz aber nur in der Höhe und nicht in der Neigung einstellen. Die hohen Sitzlehnen der serienmäßigen Komfortsitze vorne sind gut konturiert, bieten dem Rücken festen Halt und sorgen auch auf längeren Strecken für einen angenehmen Sitzkomfort. Der Fahrersitz ist mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Leider lässt sich die Stütze nur in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Die Sitzfläche ist angenehm konturiert und bietet eine gute Oberschenkelunterstützung. Der Fahrersitz ist angenehm gepolstert. Insgesamt findet man im X-Trail schnell eine bequeme Sitzposition vor.

Auf den äußeren Rücksitzen erhält man dank der in der Neigung einstellbaren Lehnen einen guten Sitzkomfort. Die Sitzlehnen sind noch akzeptabel ausgeformt und bieten einen zufriedenstellenden Halt. Die Sitzfläche ist dagegen kaum konturiert und man findet auf den rutschigen Ledersitzen nur wenig Halt.

– Der Beifahrersitz lässt nicht in der Höhe einstellen. Auch sucht man eine einstellbare Lordosenstütze vergebens. In dieser Preisklasse sollte man erwarten können, dass sich auch der Beifahrersitz in der Höhe einstellen lässt. 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. Die serienmäßigen Lederbezüge sind zwar perforiert, im Sommer schwitzt man darauf aber dennoch recht schnell.

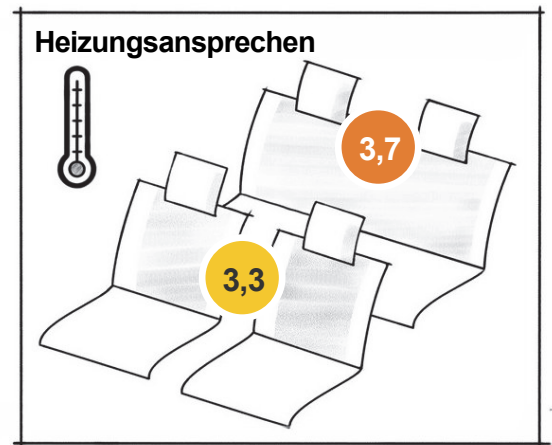
2,4 Innengeräusch

+ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit 69,0 dB(A) recht niedrig aus. Der Dieselmotor ist gut vom Innenraum abgeschottet und akustisch nur wenig präsent. Sowohl Wind-, als auch Fahrgeräusche sind bei 130 km/h gut gedämmt und fallen nicht besonders unangenehm auf. Mit steigender Geschwindigkeit nehmen die Windgeräusche aber deutlich zu.

2,8 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattung findet man serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Im ADAC Heizungstest kann der X-Trail 1.6 dCi ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Sowohl vorn, als auch hinten wird die Fahrgastzelle bei kalten Außentemperaturen in noch annehmbarer Zeit erwärmt.

+ Fahrer und Beifahrer können sich getrennt die Temperatur vorwählen. Die Luftmengenverteilung ist nur für beide zusammen einstellbar, jeder Bereich (oben, Mitte, unten) lässt sich dabei separat anwählen.



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

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,8 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des X-Trail 1.6 dCi fallen noch akzeptabel aus. Der 130 PS starke Dieselmotor hat seine Not, das rund 1,7 t schwere SUV zu beschleunigen. Einen größeren Motor sucht man vergebens, der 1.6 dCi ist die derzeit einzige lieferbare Motorisierung. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der X-Trail in 8,1 s (gefahren im 3. Gang). Das geht geradeso in Ordnung. Auffällig ist, dass die Beschleunigungszeit im vierten Gang nur minimal länger ausfällt (8,4 s). Im fünften Gang vergehen für den Sprint von 60 auf 100 km/h rund 11,5 s. Hier kommt das hohe maximale Drehmoment von 320 Nm zu tragen, das bereits bei 1.750 1/min anliegt.

– Obwohl das Sechsgang-Getriebe im größten Gang recht kurz ausgelegt ist, schafft es der Motor kaum, im sechsten Gang für ordentlich Vortrieb zu sorgen. Bei der Beschleunigungsmessung aus 60 km/h schleppt sich das SUV erst nach 22,3 s über die 100 km/h-Marke. Den sehr starken Drehmomentabfall unterhalb der 1.750 1/min merkt man auch beim Anfahren. Der Motor wirkt schlapp und man würgt ihn leicht ab. Die ausgeprägte Anfahrschwäche erfordert vor allem beim Anfahren am Berg einen sensiblen Kupplungsfuss.

2,7

Laufkultur

Die Laufkultur des 1.6 l großen Vierzylinder-Dieselmotors ist zufriedenstellend. Vibrationen sind gut gedämmt und dringen nicht zu stark bis zu den Insassen durch. Nur direkt nach dem Kaltstart läuft das Aggregat etwas unkultivierter. Fährt man unter Last, neigt der Motor bei niedrigen Drehzahlen (unterhalb 2.000 1/min) zu etwas stärkerem Dröhnen.

2,2

Schaltung

Der Dieselmotor besitzt eine ausgeprägte Anfahrschwäche. Man benötigt vor allem beim Anfahren an einer Steigung Feingefühl bei der Kupplungsbetätigung, um den Motor nicht versehentlich abzuwürgen. Bei ruppiger Kupplungsbetätigung sind teils recht deutliche Schaltschläge im Antriebsstrang vorhanden.

⊕ Das Sechsgang-Getriebe lässt sich leichtgängig und recht präzise betätigen. Die maximalen Schaltgeschwindigkeiten liegen hoch und die Schaltwege sind nicht zu lang. Der Rückwärtsgang ist perfekt von den Vorwärtsgängen getrennt und mit einem Sperring gegen unabsichtliches Einlegen gesichert. Er lässt sich auch bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hindert das Fahrzeug beim Anfahren an Steigungen daran, dass es zurückrollt. Die Schaltpunktanzeige funktioniert zuverlässig und zeigt sinnvolle Schaltempfehlungen an. 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.

2,8

Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes gehen insgesamt in Ordnung. Für die gängigen Geschwindigkeiten steht immer ein geeigneter Gang parat, wodurch nicht bei jeder kleinen Geschwindigkeitsänderung sofort geschaltet werden muss. Nicht ideal ausgelegt ist jedoch der sechste Gang. Der Motor fällt bei niedrigen Drehzahlen in ein ausgeprägtes Drehmomentloch, wodurch oft ein Gang zurück geschaltet werden muss. Dennoch dreht der Motor bei 130 km/h bereits mit rund 2.600 1/min.

2,5

FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

⊕ Der X-Trail besitzt eine gute Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls zeigt das SUV ein stabiles Verhalten, pendelt nur wenig nach und bleibt dadurch sicher beherrschbar. Der Geradeauslauf geht insgesamt in Ordnung, auf Spurrillen reagiert das Fahrzeug aber teils etwas empfindlich und es müssen leichte Lenkkorrekturen eingesteuert werden. Den ADAC Ausweichtest meistert das schwere SUV zwar nicht besonders souverän, bleibt aber sicher beherrschbar. Beim Gegenlenken drängt erst das Heck nach, bevor das Fahrzeug durch vehemente ESP-Eingriffe stabilisiert wird und dadurch stark über die Vorderräder schiebt. Es wird viel Geschwindigkeit abgebaut, wodurch das Fahrzeug problemlos in die Ausfahrgasse zurückgelenkt werden kann.

Die Traktion des mit dem intelligenten ALL MODE 4x4i Allradsystems ausgestatteten X-Trail ist sehr gut. Über einen Drehregler in der Mittelkonsole kann man zwischen 2WD, Auto oder Lock wählen. Während im 2WD-Modus nur die Vorderräder angetrieben werden, regelt im Auto-Modus die Elektronik je nach Bedarf die Antriebskräfte zwischen Vorder- und Hinterachse. Im Lock-Modus fährt man mit permanentem Allradantrieb. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen zwar nicht besonders hoch, der Grenzbereich kündigt sich aber früh an. Durch den breiten Grenzbereich und das gut erföhlbare Griplimit erhält man ein sicheres Fahrgeföhl. Bei einem Lastwechsel neigt das Fahrzeug zu leichtem übersteuern, bleibt dabei aber immer sicher beherrschbar.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung vermittelt um die Nulllage ein recht gutes Lenkgeföhl und besitzt nur wenig Spiel. Dank der guten Mittenzentrierung erhält man bei Geradeausfahrt eine gute Rückmeldung. Bei kleinen Lenkwinkeln spricht die Lenkung recht präzise an. Bei größeren Lenkwinkeln werden aber erst verzögert Seitenföhrungskräfte aufgebaut, wodurch öfters leichte Lenkkorrekturen eingesteuert werden müssen. Die Lenkkräfte beim Rangieren fallen leicht erhöht aus. Um das Lenkrad von ganz links nach ganz rechts zu drehen, sind rund drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis fällt mit 12,1 m für ein Fahrzeug in der Mittelklasse groß aus.

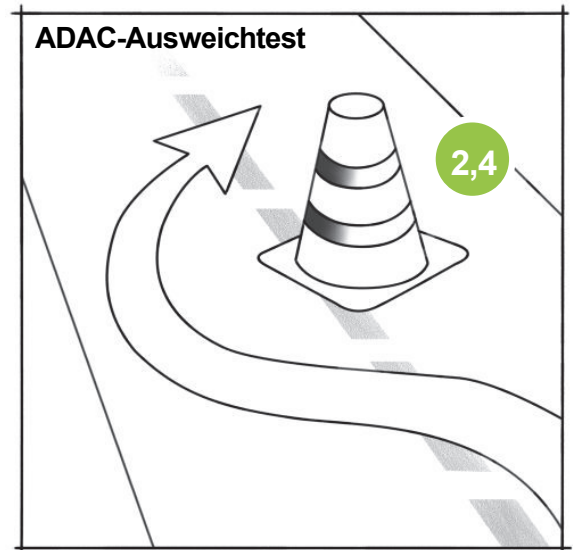
2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der X-Trail nach 37,4 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, GoodYear Efficient Grip der Größe 225/55 R19 99V). Der Bremsweg geht für ein so großes SUV in Ordnung. Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei hoher Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve bleibt das Fahrzeug stabil.

1,8 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der getesteten Top-Ausstattungsvariante tekna findet man bereits serienmäßig eine ganze Reihe an Assistenzsystemen an Bord, die die Fahrsicherheit deutlich erhöhen. Neben ESP und einem Bremsassistenten sind in allen Varianten serienmäßig ein Geschwindigkeitslimiter sowie ein direkt messenden Reifendruckkontrollsystem (mittels Sensoren im Reifen) verbaut. Zusätzlich findet man das Fahrerassistenz-Paket an Bord, das neben einem autonomen Notbrems-, Fernlicht- und Spurassistenten auch eine Verkehrszeichenerkennung beinhaltet.



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.



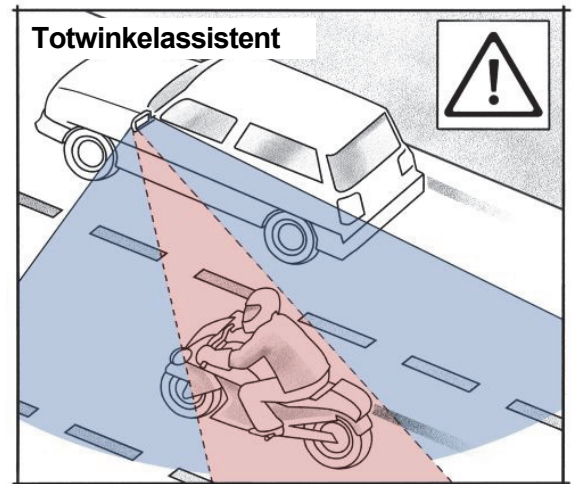
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und föhren zu einer Warnung.

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. Zusätzlich kann man das Safety Shield 360° ordern, das unter anderem einen Totwinkelassistenten und eine Müdigkeitserkennung beinhaltet. Über die Einparkensoren in der Heckstoßstange sowie eine Kamera werden die hinteren und seitlichen Bereiche des Fahrzeugs überwacht. Falls sich ein Objekt direkt hinter dem Fahrzeug befindet oder Fahrzeuge beim Ausfahren aus einer Parklücke kreuzen, wird eine akustische und optische Warnung ausgegeben (im Kamerabild oder über die Warnleuchten in den Außenspiegeln). Da auch Personen oder Kinder erkannt werden, können dadurch schwere Unfälle vermieden werden, wenn z.B. auf einem Parkplatz rangiert wird und sich hinter dem Fahrzeug Personen befinden. Unbeabsichtigtes starten des Motors ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

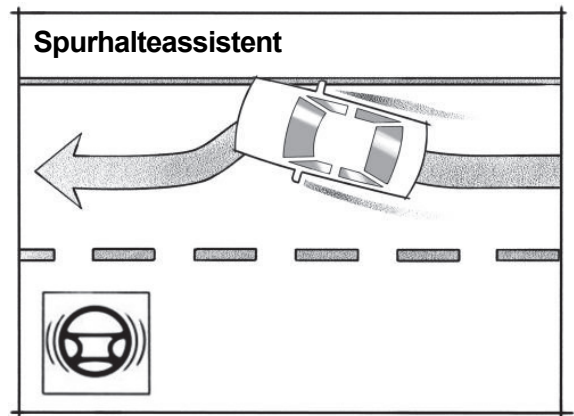
⊖ Es gibt weder Rückstrahler noch Leuchten in den Türen, die den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen warnen könnten. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, schaltet sich diese beim Betätigen der Blinker nicht automatisch aus. Dadurch steigt die Unfallgefahr, wenn man z.B. abgeschleppt wird und ein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

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

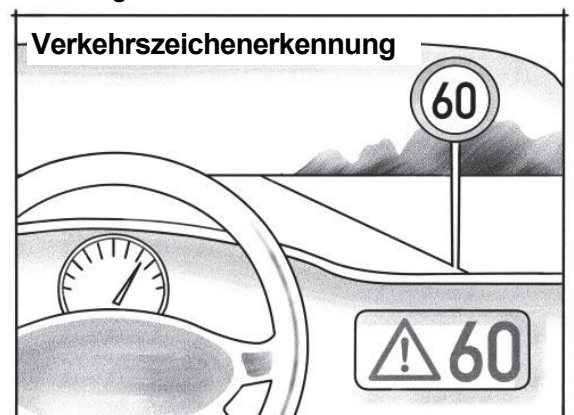
Beim ADAC Crashtest erreicht der X-Trail bei der Insassensicherheit gute 86% der möglichen Punkte. In Summe erreicht der Nissan X-Trail fünf Sterne im ADAC Crashtest (Stand 01/2014). Die vorderen Kopfstützen befinden sich nahe am Kopf, wodurch sie im Falle eines Heckaufpralls eine gute Schutzwirkung bieten. Sie sollten aber weiter ausziehbar sein, da sie in der Höhe nur für rund 1,80 m große Personen optimalen Schutz bieten. Bei den Kopfstützen im Fond gibt es ebenfalls leichten Verbesserungsbedarf. Sie bieten nur kleinen Personen bis ca. 1,65 m ein gewisses Schutzpotential. Zudem befinden sich die Fond-Kopfstützen etwas weit vom Kopf entfernt.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



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.



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.

⊕ Das Fahrzeug besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und durchgehende Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. 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.

⊖ Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine optimal erreichbaren Halter im Fahrzeug - beides liegt unter dem Kofferraumboden und ist somit bei beladenem Kofferraum kaum noch zu erreichen.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht der X-Trail bei der Kindersicherheit gute 83% der möglichen Punkte. Auf den 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. Auf beiden äußeren Rücksitzen gibt es Isofix samt Ankerhaken. Um die Isofix-Halterungen zu erreichen, sind aber separate Einsteckhilfen notwendig. Die normalen Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte ideal platziert und die ideale Sitzform ermöglicht eine stabile Fixierung der Kindersitze. Auch hohe Kindersitze können im X-Trail problemlos montiert werden. Auf den äußeren Rücksitzen dürfen laut Hersteller universelle Kindersitze aller Altersklassen 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 der zweiten Reihe sowie die zwei Sitzplätze der optionalen dritten Sitzreihe (nicht im Testwagen verbaut) sind laut Hersteller nicht zum Transport von Kindersitzen geeignet. Auf dem Beifahrersitz dürfen laut Betriebsanleitung nur einige von Nissan freigegebene Kindersitzmodelle befestigt werden. Die elektrischen Fensterheber besitzen keinen Fenstereinklemmschutz.

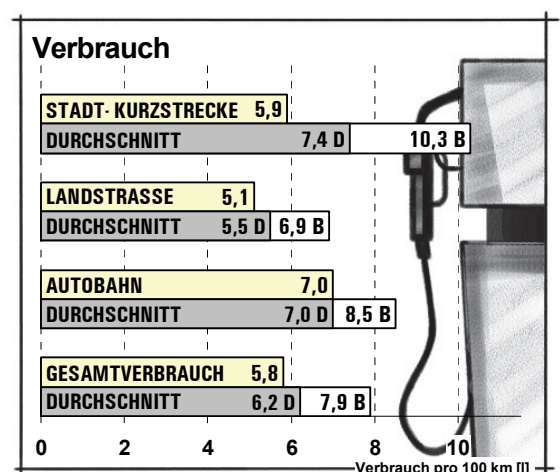
2,0 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz des Nissan X-Trail ist gut. Bei den ADAC Crashtests erreicht das SUV gute 75% der möglichen Punkte. Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft, so dass das Verletzungsrisiko für Fußgänger möglichst gering ausfällt. Nur im Bereich des Fensterrahmens ist das Verletzungsrisiko für Fußgänger noch erhöht.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Im CO2-Kapitel des EcoTest schneidet der X-Trail 1,6 dCi zufriedenstellend ab. Mit einer CO2-Bilanz von 185 g/km erhält das SUV 28 Punkte in diesem Kapitel. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,8 l/100 km. In der Stadt sind es 5,9 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 7,0 l pro 100 km.



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

2,5 Schadstoffe

⊕ Beim Schadstoffausstoß kann der X-Trail gradeso ein gutes Ergebnis einfahren. Vor allem die erhöhten NOx-Emissionen auf der Autobahn kosten dem SUV einige Punkte in diesem Kapitel. Addiert man zu den CO₂-Punkten die 35 Punkte für den Schadstoffausstoß, erreicht der X-Trail 63 Punkte im EcoTest. Das reicht nur für ein Drei-Sterne-Ergebnis.

3,4 AUTOKOSTEN

2,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Verbrauch liegt zwar nicht besonders niedrig, die niedrigeren Kosten für Diesel sorgen aber dennoch für nicht zu hohe Kraftstoffkosten.

3,4 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.

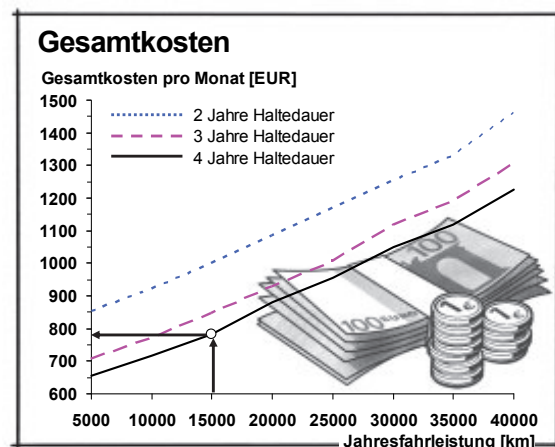
⊖ Die kurzen, jährlichen Wartungsabstände bedeuten häufigere Werkstattaufenthalte und erhöhen die Kosten.

2,4 Wertstabilität*

⊕ Die Wertstabilität der neu auf dem Markt erhältlichen dritten Generation des X-Trail sollte auch dank Allradantrieb, vernünftiger Dieselmotorisierung und innovativer Assistenzsysteme während des vierjährigen Berechnungszeitraums stabil ausfallen.

4,4 Kosten für Anschaffung*

⊖ In der getesteten Top-Ausstattung kostet der X-Trail samt Allradantrieb mindestens 36.850 Euro. Das ist für ein SUV in der Mittelklasse zwar kein besonders günstiger Preis, die Serienausstattung fällt dafür aber umfangreich aus. Viele Assistenz- und Komfortsysteme findet man beim tekna bereits serienmäßig an Bord.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 783 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,5

Fixkosten*

– Die jährlichen Fixkosten liegen sehr hoch. Zu den hohen Aufwendungen für die KFZ-Steuer (jährlich 240 Euro) gesellen sich durchweg ungünstige Einstufungen der Versicherungsklassen (KH: 19; VK: 26; TK: 23).

3,2

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten sind zufriedenstellend. Vor allem der hohe Anschaffungspreis und die teuren Fixkosten verhindern eine bessere Bewertung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	X-Trail 1.6 dCi
Aufbau/Türen	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598
Leistung [kW (PS)]	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	320/1750
0-100 km/h[s]	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 D
CO ₂ [g/km]	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	220
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	622
Preis [Euro]	26.790

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	1598 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R19
Reifengröße (Testwagen)	225/55R19V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,05/12,1 m
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/5,1/7,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	185 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4640/1820/1710 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2080 mm
Leergewicht/Zuladung	1685 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/755 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1030 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	69 Euro
Monatliche Fixkosten	154 Euro
Monatlicher Wertverlust	446 Euro
Monatliche Gesamtkosten	783 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/23
Grundpreis	36.850 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 für Allrad-Version)	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	Serie
Müdigkeitserkennung (Safety Shield inkl. Navi)	2.000 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Safety Shield inkl. Navi)	2.000 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung	Serie

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	800 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (inkl. Safety Shield)	2.000 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	442 Euro
Lackierung Metallic	600 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen