



## Nissan Pulsar 1.5 dCi tekna

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Der Nissan Pulsar präsentiert sich im aktuellen Markendesign und wird in drei Ausstattungsvarianten angeboten. Die zwei höheren Linien sind mit zwei Turbobenzinern und dem im Testwagen verbauten Diesellaggregat kombinierbar. Der 1,5-l-Selbstzünder leistet 81 kW/110 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 260 Nm. Für die Kraftübertragung sorgt ein manuelles Sechsgang-Getriebe, ein Automatikgetriebe ist nicht erhältlich. Bei den Fahrleistungsmessungen fährt der Nissan ein durchschnittliches Ergebnis ein - besonders in den höheren Gängen fehlt es dem Motor an Elastizität. Punkten kann der Pulsar aber mit einem niedrigen Kraftstoffverbrauch von nur 4,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Der Lohn sind vier Sterne im EcoTest. Die Fahrwerksabstimmung ist Nissan beim Diesel-Pulsar gut gelungen, wenn dieser auch bei kurzweiliger Fahrbahn und bei groben Einzelhindernissen etwas feiner ansprechen dürfte. Überzeugend sind das Raumangebot und die serienmäßige Sicherheitsausstattung. Letztere beinhaltet einen Notbremsassistenten, der bei einem drohenden Auffahrunfall den Fahrer warnt und, gegebenenfalls automatisch eine Bremsung einleitet. Ab Werk sind ebenfalls ein Spurverlassenswarner, ein Totwinkelassistent sowie das LED-Abblendlicht an Bord. Der Grundpreis liegt mit 25.670 Euro zwar hoch, allerdings geht die Serienausstattung völlig in Ordnung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Ford Focus, Honda Civic, Hyundai i30, KIA cee´d, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Mégane, SEAT Leon, Toyota Auris.

- +** großzügiges Raumangebot, leiser Innenraum, kurzer Bremsweg, umfangreiche Sicherheitsausstattung, LED-Abblendlicht Serie
- kein Fehlbetankungsschutz, mäßige Rundumsicht, kein Fenstereinklemmschutz, Beifahrersitz nicht höheneinstellbar, keine stabilen Zurrösen im Kofferraum



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,9 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,2 Langstrecke

2,8 Transport

2,9 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Der Pulsar zeigt sich insgesamt ordentlich verarbeitet. Die Anbauteile sind weitgehend sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen recht schmal. Gemindert wird der gute Gesamteindruck durch die mehrteilig geschweißten Türrahmen und die teils scharfen Kanten im Motorraum und an der Tankklappe. Das Ladeabteil ist weitgehend mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet, jedoch ist die Bodenmatte nicht fixiert und kann verrutschen.

**+** Die Türschweller sind gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, es fehlen aber Lackschutzleisten (als Zubehör erhältlich). Der Innenraum präsentiert sich solide gefertigt, die teilweise geschäumten Kunststoffe besitzen eine angenehme Haptik. Die Kunststoffe sind sauber entgratet und die Armaturen passgenau verbaut. Mit Stoff überzogene A-Säulen, die beim tekna serienmäßigen Ledersitze und lackierte Armaturen werten das Interieur auf.

**-** Wenig überzeugen können die nicht im direkten Sichtfeld der Insassen liegenden Kunststoffe. Weder der untere Teil des Armaturenbrettes noch die unteren Bereiche der Türverkleidungen sind geschäumt und fühlen sich dadurch billig an. 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. Im Tankstutzen ist kein Fehlbetankungsschutz verbaut, der ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindern könnte. Die schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, eine Gasdruckfeder wäre die bessere Alternative. Um die Haube anzuheben, benötigt man etwas Kraft. Weder an den Fahrzeugenden noch an den Flanken gibt es Schutzelemente, die bei kleinen Remplern oder bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge den Lack schützen. Der Motorraum ist von unten unverkleidet und kann dadurch leicht verschmutzen. Auch der restliche Unterboden muss ohne aerodynamische Optimierungen auskommen.

Insgesamt schneidet der Nissan Pulsar 1.5 dCi tekna bei der Alltagstauglichkeit zufriedenstellend ab. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 440 kg akzeptabel aus. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gesamtgewicht von maximal 1.200 kg und ungebremste bis 672 kg gezogen werden. Auf dem Dach können bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden - eine stabile Dachreling gibt es aber nicht.

**+** Mit einer Tankfüllung (46 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 1.120 Kilometer möglich. Die zulässige Stützlast beträgt 75 kg - das reicht, um auch zwei schwere Räder (z. B. E-Bikes) mittels Heckträger zu transportieren.

**-** Serienmäßig ist das Fahrzeug nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich bei einem Reifenschaden schnell als unbrauchbar erweisen kann. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug sucht man vergebens. Ein Reserverad ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

## 3,1 Sicht

Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe, wodurch er das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken kann. Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich akzeptabel wahrnehmen. Die Scheibenwischer haben einen zufriedenstellenden Wirkbereich, wenn auch das Wischfeld rechts oben etwas größer ausfallen und das Spritzwasser bei höheren Geschwindigkeiten etwas weiter gesprüht werden könnte.

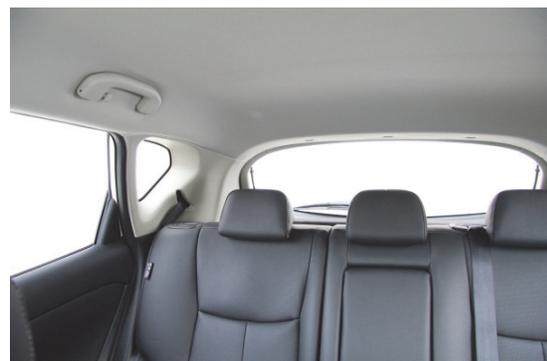
⊕ Die Fahrzeugenden lassen sich insgesamt gut abschätzen. Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden, da die Motorhaube flach verläuft. Der tekna ist serienmäßig mit dem Technology Paket ausgestattet, das u. a. das AROUND VIEW MONITOR-System beinhaltet. Dann wird beim Rangieren ein fast 360°-Kamerabild aus der Vogelperspektive erzeugt und dem Fahrer im Hauptbildschirm angezeigt - an den Ecken bleiben jedoch unberücksichtigte Bereiche, wodurch es nicht ganz ein 360°-Bild ist. Zusätzlich gibt es auch eine Rückfahrkamera. Ein nettes Detail: Es geht eine Spritzwasserleitung zur Heckkamera, wodurch diese im Bedarfsfall gereinigt werden kann. Die Außenspiegel bieten eine gute Rücksicht. In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Pulsar serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Es gibt helles LED-Abblendlicht, dessen Reichweite aber etwas größer ausfallen könnte. Das Fernlicht wird dennoch nur mit Halogenlampen erzeugt. Bei störendem Scheinwerferlicht nachfolgender Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie).

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung gibt der Pulsar kein gutes Bild ab. Der Blick nach hinten wird durch die extrem breiten Dachsäulen eingeschränkt. Hier bringen auch die zusätzlichen kleinen Dreiecksfenster kaum Vorteile. Auch die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond behindern den Blick nach hinten. Ebenso ist das Sichtfeld im Innenspiegel stark eingeschränkt. Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern. Parksensoren, die das Rangieren weiter erleichtern würden, sind für den Pulsar nicht erhältlich. Kurven- und Abbiegelicht sind für den Pulsar nicht erhältlich.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

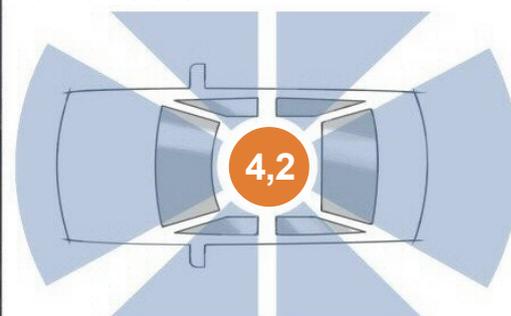
⊕ Der Pulsar tekna ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Das Fahrzeug lässt sich mittels Sensoren in den Vordertüren und in der Heckklappe auf- und absperren.

Alternativ kann der Nissan auch mit der Funkfernbedienung geöffnet und geschlossen werden. Die Türrastungen fallen kräftig aus und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Vorn werden die Türen an drei und hinten an zwei Positionen gehalten, allerdings sind sie bereits in der ersten Stellung weit geöffnet. Man steigt insgesamt recht bequem ein und aus. Der Schweller liegt niedrig, wodurch die Beine nicht weit angehoben werden müssen. Er könnte insgesamt aber etwas schmaler ausfallen. Der Fahrersitz ist in ordentlicher Höhe positioniert, und der Türausschnitt ist groß genug.

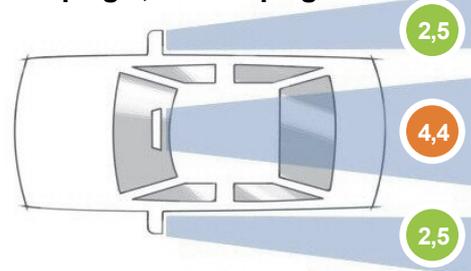


Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren Kopfstützen ziemlich eingeschränkt.

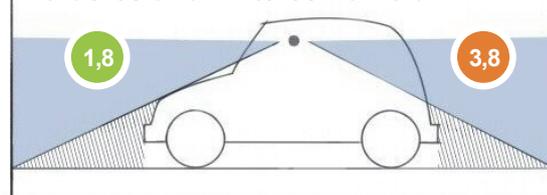
### Rundumsicht



### 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

In den Fond gelangt man ebenfalls recht bequem, wenn hier auch der Radlauf in den Einstiegsbereich hineinragt. Haltegriffe über den Türen (außer beim Fahrer) helfen beim Aussteigen. Nach dem Auf-/Zuschließen wird der Bereich vor dem Fahrzeug für kurze Zeit beleuchtet.

## 2,6 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt zufriedenstellend aus. Belädt man das Abteil bis zur Kofferraumabdeckung, passen 355 Liter hinein. Baut man die Abdeckung aus, fasst der Kofferraum bis unter das Dach gemessen 490 Liter - dann lassen sich bis zu acht handelsübliche Getränkeboxen stapeln. Klappt man die Rücksitzlehne um, lassen sich bis zur Fensterkante gemessen 685 Liter verstauen. Wird bis unters Dach gestapelt, fasst das Abteil 1.250 Liter.



Der Kofferraum mit 355 l Volumen fällt in dieser Fahrzeugklasse durchschnittlich aus.

## 2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Zum Einladen muss das Ladegut nicht zu weit angehoben werden, da die Ladekante mit 71 Zentimetern nicht zu hoch über der Fahrbahn liegt. Der Kofferraum ist sowohl in der Höhe als auch in der Breite durchschnittlich dimensioniert.

**+** Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und zum Schließen gibt es eine praktische Griffmulde in der Innenverkleidung. Die Klappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m genügend Platz. Die Ladeöffnung fällt sehr hoch aus, die Breite erweist sich als durchschnittlich. Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen.

**-** Beim Ausladen stört eine 22 Zentimeter hohe Stufe, über die das Gepäck gehoben werden muss. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne entsteht eine unpraktische Stufe am Boden, die ein Verschieben des Gepäcks erschwert bzw. verhindert. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet. Sehr große Personen sollten auf den Kopf achten, da dieser an den abstehenden Ecken der Kofferraumklappe gestoßen werden kann.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

**+** Die Kofferraum-Variabilität fällt zufriedenstellend aus. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist von vorn ohne großen Kraftaufwand möglich.

**-** Zum Verstauen von kleinen Utensilien fehlen im Kofferraum Ablagemöglichkeiten. Es gibt lediglich kleine Kunststoff-Befestigungsösen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden. Es gibt zwar Halteclips, diese sind aber bei aufgestellten Lehnen nicht gut zugänglich. Eine Durchlademöglichkeit, die den Transport langer Gegenstände erleichtern würde, ist nicht erhältlich.

Das Cockpit des Pulsar ist übersichtlich gestaltet, die meisten Schalter sind logisch angeordnet und die Funktionen 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 Nebellampen. Nicht perfekt sind die Sitzeinsteller. Der Hebel für die Lehnenneigung ist schlecht erreichbar und die Neigung lässt sich nur grob 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 die Fensterheber (außer Fahrer), die Schalter für die Innenleuchten oder die Drehräder der Luftdüsen sind unbeleuchtet und daher bei Dunkelheit schlecht erkennbar.



**Die Verarbeitungsqualität ist zufriedenstellend und die Funktionalität des Innenraums vermittelt einen guten Eindruck.**

**+** Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Sowohl der Schalthebel als auch die Pedale sind gut erreichbar. Der Start-/Stopp-Knopf ist gut im Armaturenbrett angeordnet und beleuchtet. Die Scheibenwischer für die Frontscheibe werden mittels Regensensor gesteuert, die Empfindlichkeit lässt sich einstellen. Der Heckwischer besitzt eine Intervall- und Permanentschaltung. Das Abblendlicht wird beim tekna ab Werk alternativ auch sensorgesteuert - der Status wird gut sichtbar im Kombiinstrument angezeigt. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind dank gutem Kontrast einwandfrei ablesbar. Das serienmäßige Farbdisplay zwischen Tacho und Drehzahlmesser beinhaltet alle wichtigen Informationen zu Verbrauch und Reichweite. Zusätzliche Funktionen wie die Anzeige des eingesparten CO<sub>2</sub> 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. Sind die Türen oder die Heckklappe nicht richtig verschlossen, wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Eine Überwachung der Motorhaube fehlt aber. Das beim tekna serienmäßige Radio- und Navigationssystem ist in optimaler Höhe positioniert und lässt sich mittels Touchscreen und den Eingabetasten für die wichtigsten Funktionen einfach bedienen. Es ist in seiner Funktion insgesamt logisch aufgebaut - die Schaltflächen des Touchdisplays müssen jedoch genau betätigt werden, damit sie reagieren. 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 Umluftschaltung sind gut erreichbar. Der Schalter für die Außenspiegeleinstellung ist gut erreichbar in der Fahrertüre verbaut. Die Spiegel sind nicht nur elektrisch einstell- und beheizbar, sondern lassen sich beim tekna auch serienmäßig elektrisch anklappen. Ablagen gibt es vorn genügend. Man findet ein geschlossenes Staufach in der Mittelkonsole, Becherhalter und Flaschenhalter in den Türen vor. Im Fond gibt es Lehnentaschen, schmale Türfächer und Becherhalter in der Mittelarmlehne. Das Handschuhfach ist recht groß, aber sein Format nicht ideal.

**-** Die vier elektrischen Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung, zudem fehlt ihnen ein Fenstereinklemmschutz. Nur das Fahrerfenster besitzt eine Auf-/Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Fahrlicht beleuchtet. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind.

---

## 2,1 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot fällt vorn großzügig aus. Die Vordersitze lassen sich für bis zu 1,93 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit fällt deutlich großzügiger aus. Dank der üppigen Innenbreite stellt sich ein angenehmes Raumgefühl ein, auch wenn sich die etwas wuchtige Mittelkonsole leicht beeinträchtigend auswirkt.

---

## 2,2 Raumangebot hinten\*

⊕ Im Fond fallen die Platzverhältnisse ähnlich großzügig aus wie vorn. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, würden hinten Passagiere bis zu einer Größe von über 2,05 m Platz finden, allerdings ist im Fond die Kopffreiheit begrenzt - es können Personen bis knapp 1,90 m bequem sitzen. Zwei Personen haben dank der guten Innenbreite genügend Platz. Für drei Personen wird es aber eng. Das Raumempfinden ist dank der enormen Beinfreiheit angenehm. Die sich direkt neben den Köpfen der Insassen befindlichen Dachsäulen schränken das Raumgefühl aber etwas ein.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis knapp 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

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

---

## 2,7 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

⊕ Nissan ist die Feder-/Dämpfer-Abstimmung beim Diesel insgesamt gut gelungen. Auf langen Wellen zeigt der Pulsar bei höheren Geschwindigkeiten zwar etwas ausgeprägtere Aufbaubewegungen, wird dabei aber nicht unruhig. Kurzweilige Fahrbahnoberflächen werden nicht gänzlich von der Federung absorbiert und regen den Nissan bei regelmäßigem Aufkommen auch etwas zum Stuckern an, unbequem wird es aber nicht. Kleinere Einzelhindernisse absorbiert die Federung gut, größere dringen besonders an der Hinterachse deutlicher bis zu den Insassen durch. Gleiches gilt für Querfugen, diese werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten. Kopfsteinpflaster bringt das Lenkrad deutlich zum Schütteln, wird aber nicht unangenehm von den Insassen wahrgenommen. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie bei Lenkimpulsen fallen nicht zu stark aus. Der Langsamfahrkomfort geht in Ordnung.

---

### 2,7 Sitze

⊕ Der Pulsar tekna ist serienmäßig mit Ledersitzen ausgestattet. Der Fahrersitz lässt sich in der Längsposition und in der Höhe einstellen. Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet. Die Lehnen zeigen sich ordentlich konturiert, die Flächen dürften aber ausgeprägtere Wangen besitzen. Zudem fallen die Flächen für sehr große Personen etwas zu kurz aus und bieten dadurch den Oberschenkeln keinen idealen Halt. Insgesamt ist der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven zufriedenstellend. Die Sitzpolsterung ist mit der Lederausstattung etwas straffer gepolstert, als bei Sitzen mit Stoffüberzug.

Der Fahrer findet schnell eine angenehme Sitzposition, die Beinablage könnte insgesamt aber breiter und stabiler ausgeführt sein. Die Lehnen der äußeren Rücksitze sind hoch, akzeptabel konturiert und bieten zufriedenstellenden Halt. Das Polster ist im Fond allerdings recht straff. Die Sitzflächen sind kaum konturiert und in ihrer Neigung nicht ideal. Bei großen Personen liegen die Oberschenkel dadurch nicht optimal auf.

– Für den Beifahrersitz gibt es keine Höheneinstellung. Einstellbare Lordosenstützen für Fahrer- und Beifahrer sind ebenfalls nicht erhältlich. 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. Auf dem Lederpolster kommt man trotz Perforierung bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

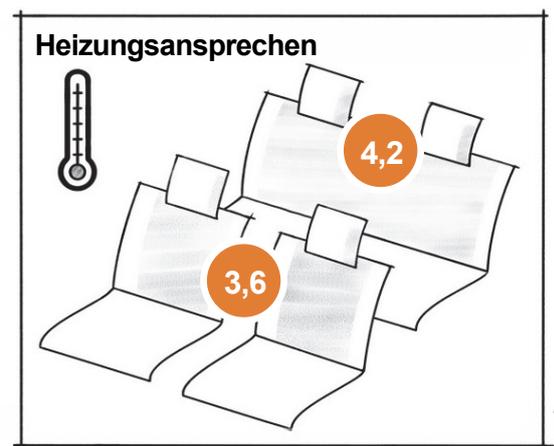
## 1,9 Innengeräusch

+ Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt das gemessene Innenraumgeräusch bei niedrigen 66,7 dB(A). Das Diesellaggregat läuft nach dem Kaltstart rau und macht durch ein deutliches Rasseln auf sich aufmerksam. Nach dem Erreichen der Betriebstemperatur wird der Motor akustisch wenig im Innenraum wahrgenommen. Windgeräusche stören kaum und werden oberhalb von 130 km/h nicht unangenehm laut. Die Fahrgeräusche sind ordentlich gedämmt und fallen dadurch wenig auf, wenn auch auf schlechten Fahrbahnoberflächen ein gewisses Poltern zu vernehmen ist.

## 3,1 Klimatisierung

Die Heizleistung des Pulsar 1.5 dCi kann im ADAC Heizungstest nur wenig überzeugen. Sowohl vorn als auch im Fond müssen sich die Passagiere lange gedulden, bis der Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt wird. Im Fußraum der hinteren Insassen kommt so gut wie keine Wärme an.

+ In der getesteten Version ist der Pulsar serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet (Basisversion mit Klimaanlage). Dann können Fahrer und Beifahrer separat die Wunschtemperatur vorwählen. Die Luftverteilung erfolgt jedoch für beide gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen.



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

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 3,2 Fahrleistungen\*

Der Pulsar 1.5 dCi schneidet durchschnittlich bei den Fahrleistungsmessungen ab. Das Aggregat leistet 81 kW/110 PS (bei 4.000 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 260 Nm, das bei 1.750 1/min anliegt. Damit beschleunigt der Nissan im vierten Gang in guten 9,5 Sekunden und im fünften Gang in durchschnittlichen 14,7 Sekunden von 60 auf 100 km/h. Simulierte Überholmanöver (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) werden in zufriedenstellender Zeit absolviert. Für den Sprint braucht der Pulsar 7,1 Sekunden (3. Gang).

– Im lang übersetzten sechsten Gang kann der Pulsar nicht überzeugen, dann braucht es 25,2 Sekunden bis Tempo 100 erreicht wird.

---

## Laufkultur

Die Laufkultur des 1.5-l-Diesellaggregats stellt insgesamt zufrieden. Direkt nach dem Kaltstart sind deutliche Vibrationen vorhanden, die etwas nachlassen, sobald der Motor die Betriebstemperatur erreicht. Speziell bei niedrigen Drehzahlen sind aber auch dann leichte Vibrationen am Lenkrad und den Pedalen spürbar. Unter Last zeigt sich der Motor im unteren Drehzahlbereich auch etwas knurrig und quittiert dies mit einem Dröhnen. Im mittleren Drehzahlbereich läuft das Aggregat angenehm ruhig.

---

## Schaltung

**+** Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes geht insgesamt in Ordnung und gibt wenig Anlass zur Kritik. Der Schalthebel ist ordentlich geführt, ein leichtes Haken ist beim Schalten aber vorhanden. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus und es sind auch schnelle Gangwechsel möglich, wenn auch dann der Schaltwiderstand etwas höher ausfällt. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und mit einem Sperrring gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert. Zudem lässt er sich auch bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Die Kupplung lässt sich nur zufriedenstellend dosieren. Beim Anfahren ist Feingefühl gefragt, da der Motor sonst schnell zum Absterben neigt. Bei ruppiger Kupplungsbedienung kommt es auch zu deutlichen Schaltschlägen. Die Schaltpunktanzeige funktioniert zuverlässig und gibt sinnvolle Schaltempfehlungen. Das hilft dem Fahrer, Kraftstoff zu sparen. Als nettes Detail 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. Während der Stopp-Phase werden dem Fahrer die durch das Start-Stopp-System bereits eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen angezeigt.

**-** Eine Berganfahrhilfe, die das Fahrzeug beim Anfahren an Steigungen am Zurückrollen hindert, gibt es für den Pulsar nicht.

---

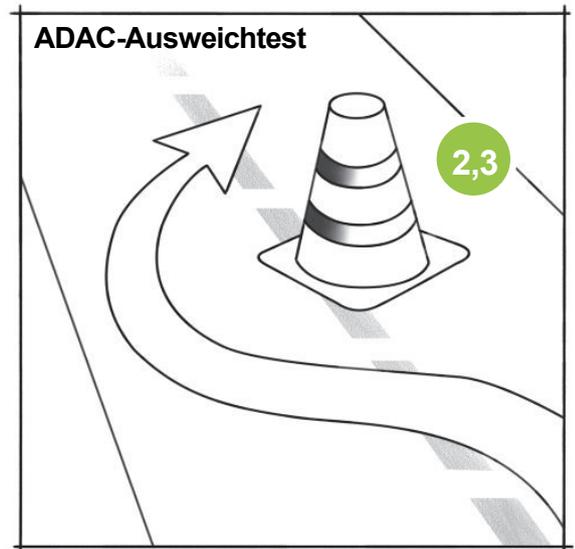
## Getriebeabstufung

**+** Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes geben kaum Anlass zur Kritik. Für die gängigen Geschwindigkeiten ist ein geeigneter Gang parat, wenn auch der zweite Gang etwas zu lang ausgelegt ist. Dies macht sich an Abzweigungen bemerkbar, da der Motor bei niedrigen Geschwindigkeiten dann oft dazu neigt, nur noch mit Leerlaufdrehzahl zu arbeiten. Die Gesamtübersetzung hat Nissan durchschnittlich gewählt. Bei Tempo 130 dreht der Motor im sechsten Gang mit rund 2.300 1/min. Dennoch muss man bei höheren Geschwindigkeiten an Steigungen oder beim Beschleunigen oft einen Gang zurück schalten, da der Motor dann kaum Zugkraftreserven hat.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Pulsar schneidet bei der Fahrstabilität insgesamt gut ab. Der Nissan reagiert sicher auf einen Lenkimpuls und stabilisiert sich nach einem Pendler wieder. Allerdings folgt er nach dem Impuls nicht unbedingt der vorherigen Richtung, da das Lenkrad nicht vollkommen zurückstellt. Der Geradeauslauf geht insgesamt in Ordnung, wenn auch Spurrillen und die mäßige Lenkradzentrierung diesen etwas beeinflussen. Im ADAC Ausweichtest fährt der Pulsar insgesamt ein gutes Ergebnis ein. Wird der Ausweichvorgang einer Schrecksituation entsprechend mit einem starken Lenkimpuls eingeleitet, neigt der Nissan zum Übersteuern und kann nur durch starke ESP-Eingriffe stabilisiert werden. Durch den hohen Geschwindigkeitsabbau lässt sich das Fahrzeug problemlos in die Ausfahrgasse lenken. Wird der Ausweichvorgang mit geringen Lenkwinkeln eingeleitet, kann der Nissan mit hohen Geschwindigkeiten und weitgehend neutral durch den Parcours manövriert werden. Die Traktion des Fronttrieblers geht insgesamt in Ordnung. Durch die aktive Spurkontrolle wird mittels selektiver Bremsenriffe das Drehmoment auf die Antriebsräder verteilt und damit beim Beschleunigen auf rutschigem Untergrund eine etwas bessere Traktion erreicht. Das Kurvenverhalten des Pulsar ist sicher, der Grenzbereich kündigt sich früh an und fällt breit aus - werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Nissan gutmütig über die Vorderräder. Bei einem Lastwechsel in Kurven drängt der Pulsar etwas mit dem Heck und neigt zum Übersteuern - im Bedarfsfall greift das elektronische Stabilitätsprogramm aber ein und unterstützt den Fahrer, das Fahrzeug zu stabilisieren.



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.

### 2,7 Lenkung\*

Die Lenkung spricht zwar gut auf Lenkbefehle an, ist um die Mittellage aber recht indirekt. Bei großen Lenkwinkeln werden an der Hinterachse leicht verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut. Die Mittenzentrierung der Lenkung ist nicht gut definiert, worunter der Geradeauslauf etwas leidet, insgesamt geht die Zielgenauigkeit aber in Ordnung. Das Lenkgefühl ist zufriedenstellend, die Rückmeldung könnte speziell um die Mittellage aber etwas ausgeprägter sein. Die Lenkübersetzung hat Nissan durchschnittlich gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand ist beim Rangieren etwas erhöht, der Wendekreis fällt mit 11,3 m akzeptabel aus.

### 1,4 Bremse

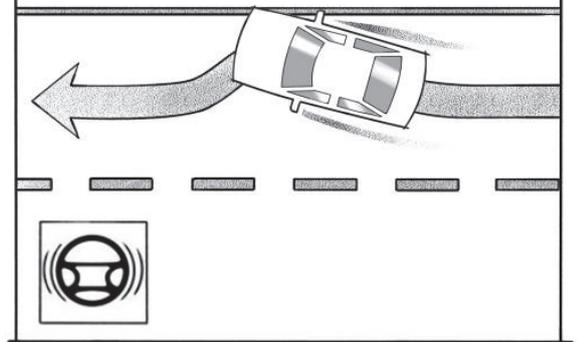
⊕ Bei der Bremswegmessung erzielt der Pulsar 1,5 dCi ein sehr gutes Ergebnis. Aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt der ermittelte Bremsweg durchschnittlich nur 34,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact5 der Größe 205/50 R17 89V). Die Bremsanlage 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 Pulsar ein stabiles Verhalten.

## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Pulsar kann mit einer sehr guten aktiven Sicherheitsausstattung punkten. Serienmäßig ist der Pulsar mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Ab der mittleren Ausstattungsvariante (Acenta) ist der Pulsar zudem mit einem autonomen Notbremsassistenten ausgestattet. Der vorausschauende Notbremsassistent erkennt mittels Radarsensor einen drohenden Auffahrunfall, gibt eine Kollisionswarnung aus und leitet notfalls automatisch eine Bremsung ein, um die Geschwindigkeit bei einer Kollision mit einem vorausfahrenden Fahrzeug zu reduzieren bzw. den Unfall ganz zu vermeiden. Ab Werk gibt es zudem einen Geschwindigkeitslimiter sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem (Sensoren im Reifen). Bei der höchsten Ausstattungsvariante tekna ist der Pulsar serienmäßig mit dem NISSAN SAFETY SHIELD (Technology Paket) ausgestattet. Es beinhaltet unter anderem einen Spurverlassenswarner sowie einen Totwinkelassistenten. Wird ein Fahrzeug im toten Winkel erkannt, wird der Fahrer mit einem Warnlicht im jeweiligen Außenspiegel gewarnt. Wird der Blinker gesetzt, fängt das Licht an zu blinken und es ertönt ein Warnsignal. Der Spurverlassenswarner signalisiert dem Fahrer mittels Warnton, wenn die Spur ohne Blinkerbetätigung verlassen wird. Das SAFETY SHIELD überwacht beim Ein-/Ausparken mittels diverser Kameras die Bereiche um das Fahrzeug und warnt den Fahrer, wenn sich ein Objekt nähert. Da Erwachsene sowie Kinder erkannt werden, können dadurch schwere Unfälle vermieden werden. Beim tekna gibt es ebenfalls das Navigationssystem ab Werk. Dadurch wird dem Fahrer im Hauptbildschirm die aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung (über Kartenmaterial) angezeigt. Ein unbeabsichtigtes Starten des Motors ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

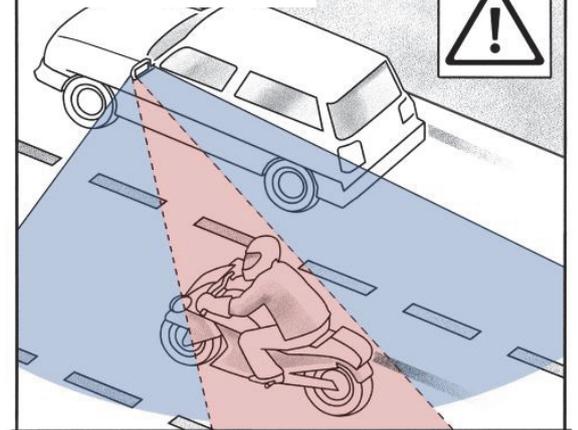
⊖ Es gibt weder Rückstrahler noch Leuchten in den Türen, die den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen warnen. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, schaltet sich diese beim Betätigen der Blinker nicht automatisch aus. Dadurch steigt die Unfallgefahr, wenn man z. B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung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

### 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.

### Totwinkelassistent



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.

2,3

---

## Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der Pulsar erhält bei den ADAC Crashtests insgesamt die vollen fünf Sterne (Test 11/2014). Beim Insassenschutz liegt der Erfüllungsgrad bei 84 Prozent. Das Fahrzeug besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und durchgehende Vorhangairbags sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für 1,85 m große Personen und befinden sich nahe am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls gut wirken zu können. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt, sich anzuschnallen. 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. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann.
- 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 einen gewissen Schutz. Darüber hinaus könnten die Fond-Kopfstützen näher am Kopf positioniert sein. Für das Warndreieck und den Verbandskasten gibt es keine optimal erreichbaren Halter im Fahrzeug - beides liegt unter dem Kofferraumboden und ist somit bei voll beladenem Kofferraum kaum noch zu erreichen. Zur Ladungssicherung fehlen stabile Zurrösen im Kofferraum.

2,2

---

## Kindersicherheit

- +** Für die Kindersicherheit erhält der Pulsar bei den ADAC Crashtests gute 81 Prozent 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. Alternativ gibt es auf diesen Plätzen 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 auf den äußeren Fondplätzen und vorn rechts problemlos montiert werden. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Auf dem Beifahrerplatz dürfen laut Bedienungsanleitung nur von Nissan freigegebene Kindersitze verwendet werden. Diese lassen sich hier problemlos mit den Gurten befestigen.
- Der Mittelsitz im Fond ist laut Hersteller nicht zum Transport von Kindersitzen geeignet. Drei Kindersitze hätten im Pulsar ohnehin nicht nebeneinander Platz. Zudem ist das Sitzpolster auf dem Mittelplatz ungünstig geformt und der Gurt fällt kurz aus. Die elektrischen Fensterheber besitzen keinen Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren Türen ist auch von Kinderhänden leicht zu deaktivieren.

2,0

---

## Fußgängerschutz

- +** Der Fußgängerschutz des Pulsar ist gut. Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeug 75 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Die Front und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind so gestaltet, dass das Verletzungsrisiko für Fußgänger möglichst gering ausfällt. Im Bereich des Fensterrahmens ist das Verletzungsrisiko für Fußgänger aber erhöht - hier gibt es noch Verbesserungspotenzial.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 2,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊕ Im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest schneidet der Pulsar 1.5 dCi gut ab. Der Nissan erhält mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 131 g/km 39 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,1 l/100 km. Innerorts sind es 4,3 l/100 km, außerorts 3,7 l/100 km und auf der Autobahn 4,9 l/100 km.

### 2,8 Schadstoffe

Beim Schadstoffausstoß schneidet der Pulsar mit dem 1.5 dCi-Motor nicht perfekt ab. Aufgrund der erhöhten NO<sub>x</sub>-Emissionen, besonders im anspruchsvollen Autobahnzyklus, reicht es im Schadstoffkapitel nur zu 32 Punkten. In der Summe bringt es der Pulsar 1.5 dCi auf 71 Punkte im EcoTest, was gerade eben vier von fünf Sternen entspricht.

## 2,9 AUTOKOSTEN

### 1,6 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Pulsar 1.5 dCi recht sparsam mit dem Dieselmotorkraftstoff umgeht, erhält er in diesem Kapitel eine gute Beurteilung.

### 4,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,5-Liter Turbodiesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens alle 150.000 km oder nach fünf Jahren ersetzt werden muß.

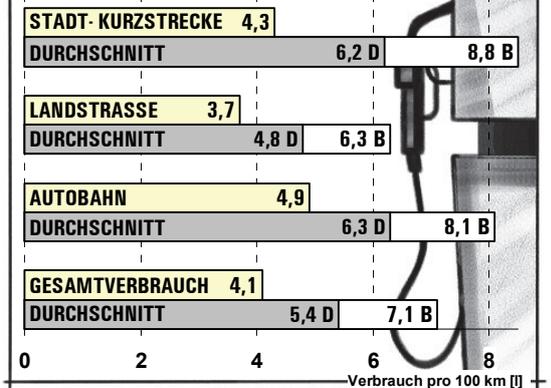
⊕ Eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km ist bei Nissan obligatorisch.

⊖ Die jährliche Wartung beschert auch Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte. Durch die serienmäßige Bereifung ist mit höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

### 3,2 Wertstabilität\*

Dem völlig neu auf dem Markt erhältlichen Pulsar 1.5 dCi tekna wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum und einer jährlichen Laufleistung von 15.000 km ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

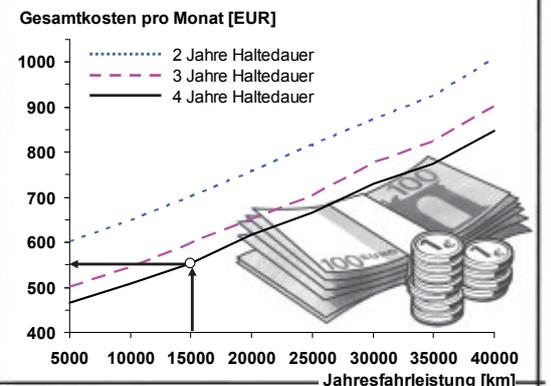
### Verbrauch



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

### 1,6 Betriebskosten\*

### Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 554 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## 3,9 Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis des Pulsar 1.5 dCi tekna fällt mit 25.670 Euro im Klassenvergleich hoch aus. Die Serienausstattung zeigt sich dabei aber sehr umfangreich. Ab Werk gibt es u. a. eine Klimaautomatik, einen Licht- und Regensensor, einen Tempomaten mit Geschwindigkeitsbegrenzung und den autonomen Notbremsassistenten. Doch auch das Navigationssystem, eine 360°-Kamera und ein Totwinkelassistent sowie ein Spurverlassenswarner sind serienmäßig an Bord. Ebenso das LED-Abblendlicht. Nissan verlangt lediglich für die Metallic-Lackierung Aufpreis.

## 3,6 Fixkosten\*

Die Fixkosten fallen beim Pulsar 1.5 dCi tekna recht hoch aus. Die jährliche Kfz-Steuer liegt mit 142 Euro im durchschnittlichen Bereich. Hoch sind jedoch die Versicherungskosten. Während die HaftpflichtEinstufung akzeptabel ist (KH: 16), fallen die Teil- und Vollkaskoeinstufung (TK: 22; VK: 21) sehr ungünstig aus.

## 2,5 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen beim Pulsar 1.5 dCi tekna dank niedriger Betriebskosten noch überschaubar aus. Negativ wirken sich allerdings die hohen Anschaffungs- sowie Werkstatt- und Reifenkosten aus.

DIE MOTORVARIANTEN			
in der preisgünstigsten Modellversion			
TYP	1.2 DIG-T	1.6 DIG-T	1.5 dCi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1618	4/1461
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	140 (190)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	190/2000	240/1600	260/1750
0-100 km/h[s]	10,7	7,7	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	217	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0   S	5,7   S	3,6   D
CO2 [g/km]	117	134	94
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/19	18/23/21	16/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	112	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	489	641	480
Preis [Euro]	17.940	24.190	19.890

Aufbau	KT = Kleintransporter	Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	HKB = Hochdachkombi	KH = KFZ-Haftpf.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	BU = Bus	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	SUV = Sport Utility Vehicle		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas
GR = Van			E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1461 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/50R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,05/11,3 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,3/3,7/4,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	94 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>131 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,7 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4387/1768/1522 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2020 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1345 kg/440 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>355 l/685 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	672 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	46 l
Reichweite	<b>1120 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>76 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>65 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>108 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>305 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>554 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/22
Grundpreis	25.670 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (Design Paket)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (Technology Paket)	Serie
Spurassistent (Technology Paket)	Serie
Start-Stop-System	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent (Technology Paket)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Technology Paket)	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen