



Nissan Pulsar 1.2 DIG-T acenta

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

Nissan erweitert das Angebot der unteren Mittelklasse. Die neue Schräghecklimousine hört auf den Namen Pulsar, präsentiert sich im aktuellen Markendesign und wird in drei Ausstattungsvarianten angeboten. Die getestete mittlere Linie ist mit zwei Turbobenzinern und einem Diesellaggregat kombinierbar. Mit dem 1,2-l-Basisbenzinmotor erzielt der Pulsar ein durchschnittliches Ergebnis bei den Fahrleistungen. Im Alltag reicht der Motor völlig aus, auch wenn man sich in den oberen Gängen mehr Durchzugskraft wünschen würde. Der Testverbrauch fällt mit 5,5 Litern Super pro 100 Kilometer durchschnittlich aus. Überzeugen kann der Pulsar beim Raumangebot, das sowohl vorn als auch hinten üppig bemessen ist. Der Fahrkomfort des Benziner-Modells stellt insgesamt zufrieden, allerdings spricht die Federung auf kurzweiligen Fahrbahnoberflächen etwas ruppig an. Die Fahrwerk-Abstimmung der Diesel-Variante ist Nissan im Vergleich deutlich besser gelungen. Punkten kann der Pulsar bei der Sicherheitsausstattung. Ein Notbremsassistent ist bei der getesteten Variante serienmäßig an Bord. Bei einem drohenden Auffahrunfall wird der Fahrer gewarnt und, falls notwendig, automatisch eine Vollbremsung eingeleitet. Ein Spurverlassenswarner und ein Totwinkelassistent sind ebenso wie ein LED-Abblendlicht gegen Aufpreis erhältlich. Zu haben ist der Pulsar in der getesteten Variante ab 20.580 Euro - das ist ein durchschnittlicher Preis in dieser Klasse. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Ford Focus, Honda Civic, Hyundai i30, KIA cee´d, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Mégane, SEAT Leon, Toyota Auris.

- +** serienmäßiges Notbremsssystem, LED-Abblendlicht optional erhältlich, großzügiger Innenraum, kurzer Bremsweg, leiser Innenraum
- mäßige Rundumsicht, kein Fenstereinklemmschutz, Beifahrersitz nicht höhenstellbar, schwache Heizleistung im Fond, keine stabilen Zurrösen im Kofferraum



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,3 Langstrecke

2,7 Transport

2,9 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: Februar 2015
Text: Martin Brand

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 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, Lederimitat in den Türverkleidungen und lackierte Armaturen werten das Interieur auf.

- Nicht 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. Die Tankklappe besitzt weder eine Sperrklappe noch einen Fehlbetankungsschutz. Die schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, eine Gasdruckfeder wäre die bessere Alternative. Um die Haube anzuheben, benötigt man etwas mehr 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 könnten. Der Motorraum ist von unten unverkleidet und kann dadurch leicht verschmutzen. Auch der restliche Unterboden muss ohne aerodynamische Optimierungen auskommen.

Der Nissan Pulsar schneidet bei der Alltagstauglichkeit durchschnittlich ab. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 460 kg. Gebremste Anhänger dürfen mit dem 1.2 DIG-T Benzinmotor bis maximal 1.200 kg und ungebremste bis 632 kg gezogen werden. Auf dem Dach dürfen 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 835 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.

Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe, wodurch er das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken kann. Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich akzeptabel wahrnehmen.

Serienmäßig gibt es weder Parksensoren noch andere Systeme, die das Rangieren erleichtern würden. Die Scheibenwischer haben einen zufriedenstellenden Wirkungsbereich, 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. Gegen Aufpreis ist das Technology Paket erhältlich, das u. a. das AROUND VIEW MONITOR-System beinhaltet. Dann wird beim Rangieren ein 360°-Kamerabild aus der Vogelperspektive erzeugt und dem Fahrer im Hauptbildschirm angezeigt. Zusätzlich gibt es dann 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. Serienmäßig ist der Pulsar mit Halogenscheinwerfern ausgestattet. Optional sind die im Testwagen verbauten LED-Scheinwerfer erhältlich. Dann gibt es helles LED-Abblendlicht, dessen Reichweite aber etwas größer ausfallen könnte. Das Fernlicht wird weiterhin mit Halogenlampen realisiert. Bei störendem Scheinwerferlicht nachfolgender Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie).

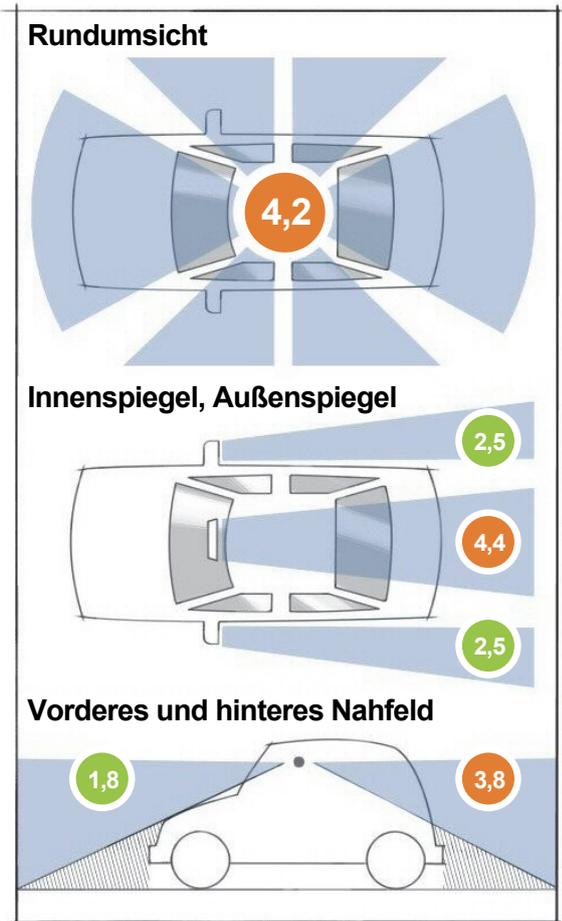
⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung gibt der Pulsar kein gutes Bild ab. Der Blick nach hinten wird durch die extrem breiten Dachsäulen eingeschränkt. Hier bringen auch die zusätzlichen kleinen Dreiecksfenster kaum Vorteile. Auch die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond behindern den Blick nach hinten.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

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Pulsar Acenta ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Das Fahrzeug lässt sich mittels Sensoren in den Vordertüren und in der Heckklappe auf- und absperren. Alternativ lässt sich das Fahrzeug auch mit der Funkfernbedienung öffnen/schließen. 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 offen 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. 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.



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

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

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 Fensterheberschalter (außer Fahrer), die Schalter für die 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 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 Acenta auf Wunsch serienmäßig 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 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. Sind die Türen oder die Heckklappe nicht richtig verschlossen, wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Eine Überwachung der Motorhaube fehlt aber. Das im Testwagen verbaute optionale 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 in der getesteten Ausstattung auch 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 Lehentaschen, 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. 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.



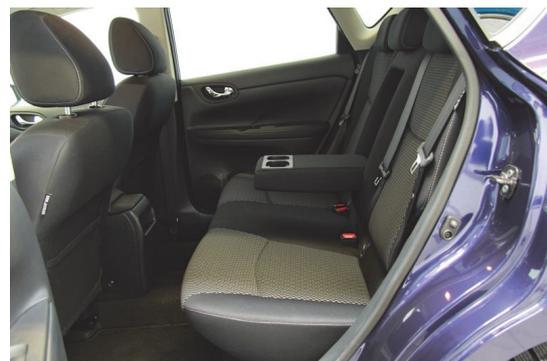
Die Verarbeitungsqualität ist zufriedenstellend und die Funktionalität des Innenraums vermittelt einen guten Eindruck.

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 subjektives 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 subjektive 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 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.

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung geht insgesamt in Ordnung, wenn auch der Benziner im Vergleich zum Diesel unkomfortabler federt. Der Benziner zeigt auf kurzen Wellen ein hölzernes Ansprechen und gibt diese deutlich an die Insassen weiter. Bei häufigen kurzen Wellen wirkt der Pulsar unruhig. Während kleinere Einzelhindernisse und Querfugen noch ordentlich von den Insassen fern gehalten werden können, dringen gröbere deutlich durch. Auf Kopfsteinpflaster werden die Insassen nicht zu stark durchgeschüttelt, es werden aber recht deutliche Vibrationen auf das Lenkrad übertragen. Auf rauen Fahrbahnbelägen geht der Federungskomfort in Ordnung. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie bei Lenkimpulsen fallen nicht zu stark aus. Lange Wellen bringen den Pulsar nicht aus der Ruhe, voll beladen federt er allerdings etwas stärker ein und aus. Bei niedrigen Geschwindigkeiten federt der Nissan recht komfortabel an, wenn auch hier die feinen Unebenheiten etwas stärker spürbar sind.

2,6 Sitze

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Längsposition und in der Höhe einstellen. Die hohen Sitzlehnen sind ordentlich konturiert und bieten dem Rücken guten Halt, sie können im Schulterblattbereich aber etwas drücken. Die Sitzflächen sind angenehm konturiert, fallen aber 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. Der Fahrersitz ist insgesamt angenehm gepolstert. Die Atmungsaktivität der Sitzbezüge ist zufriedenstellend. 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, können im Lendenbereich aber etwas drücken. 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 Lehnbereich als auch die Sitzfläche drücken stark.

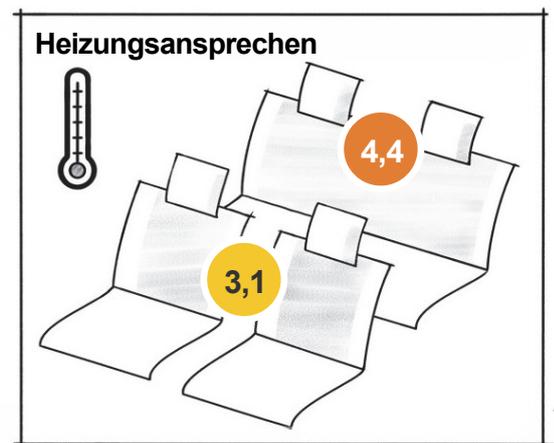
1,8 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt das gemessene Innenraumgeräusch bei niedrigen 66,6 dB(A). Der Benzinmotor ist gut vom Innenraum abgeschottet und bei normalem Fahrbetrieb wenig präsent. Nur bei höheren Drehzahlen wird er etwas lauter und teilweise ist ein leichtes Turbopfeifen zu vernehmen. Die 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.

2,9 Klimatisierung

Die Heizleistung kann im ADAC Heizungstest nur wenig überzeugen. Während der vordere Bereich der Fahrgastzelle in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt wird, müssen sich die hinten Sitzenden lange gedulden, bis es bei kalten Außentemperaturen warm 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.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Pulsar fallen in Verbindung mit dem 1,2-l-Turbomotor durchschnittlich aus. Das Aggregat leistet 115 PS (bei 4.500 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 190 Nm (bei 2.000 1/min). Damit lassen sich Überholmanöver in zufriedenstellender Zeit absolvieren, für den Sprint von 60 auf 100 km/h braucht der Pulsar 6,9 Sekunden (2./3. Gang). Im vierten (10,2 s) und fünften (14,4 s) Gang fallen die Elastizitätswerte ebenfalls durchschnittlich aus, bis man von 60 auf Tempo 100 beschleunigt hat.

⊖ Im sechsten Gang vergehen rund 20,9 Sekunden, bis der Pulsar von 60 auf 100 km/h beschleunigt hat.

2,3 Laufkultur

⊕ Der kleine Vierzylinder-Motor bietet eine gute Laufkultur. Es dringen insgesamt kaum Vibrationen in den Innenraum, diese sind aber im unteren Drehzahlbereich unter Last und bei höheren Drehzahlen am Lenkrad und an den Pedalen spürbar. Bei sehr niedrigen Drehzahlen erzeugt das Aggregat unter Last ein leichtes Dröhnen. Darüber hinaus ist der 1.2-l-Benzinmotor gut vom Innenraum abgekapselt und arbeitet unauffällig. Gelegentlich ist ein Turbopfeifen zu vernehmen, das allerdings nicht besonders störend auffällt.

2,1 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 Sperring gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert. Zudem lässt er sich auch bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Die Kupplung kann ordentlich dosiert werden, etwas Gefühl ist aber erforderlich. Bei ruppiger Kupplungsbedienung kann es auch zu deutlichen Schaltschlägen kommen. 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. Als nettes Extra werden während der Stopp-Phase die durch das Start-Stopp-System bereits eingesparten CO₂-Emissionen angezeigt.

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

2,5 Getriebeabstufung

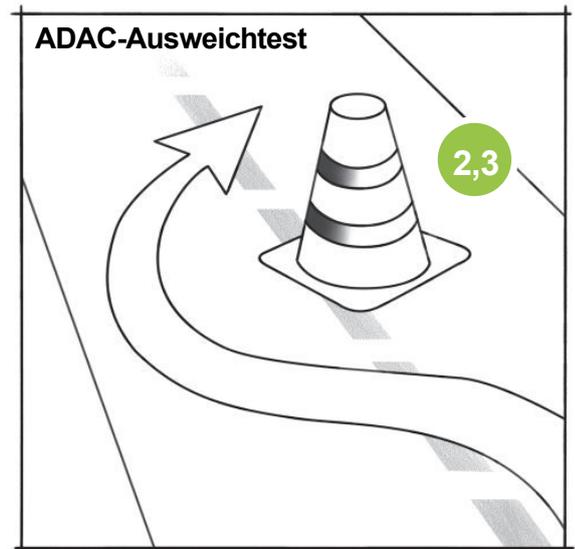
⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen insgesamt recht gut zum Motor. Zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge und man findet für die typischen Fahrgeschwindigkeiten den richtigen Gang. Im höchsten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit knapp 2.900 1/min - somit fallen die Drehzahlen auf der Autobahn nicht zu hoch aus. Möchte man bei höheren Geschwindigkeiten beschleunigen, ist gelegentliches Schalten notwendig.

2,2 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 Frontrieblers geht insgesamt in Ordnung. Durch die aktive Spurkontrolle wird mittels selektiver Bremseneingriffe 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 neigt das Fahrzeug zu leichtem Übersteuern, im Bedarfsfall greift das elektronische Stabilitätsprogramm aber ein und unterstützt den Fahrer, das Fahrzeug sicher zu beherrschen.



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.

2,8 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. Dem Fahrer wird ein zufriedenstellendes Lenkgefühl vermittelt, dieses könnte jedoch speziell um die Mittellage etwas ausgeprägter sein - insgesamt fühlt sich die Lenkung synthetisch an. Die Lenkübersetzung hat Nissan durchschnittlich gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand geht beim Rangieren in Ordnung und der Wendekreis fällt mit 11,3 m akzeptabel aus.

1,5 Bremse

⊕ Bei der Bremswegmessung erzielt der Pulsar ein sehr gutes Ergebnis. Aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt der ermittelte Bremsweg durchschnittlich nur 34,6 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, 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.

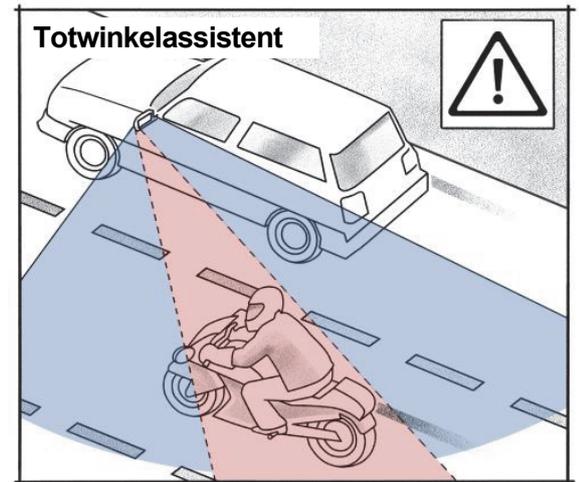
2,1 SICHERHEIT

1,6 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.

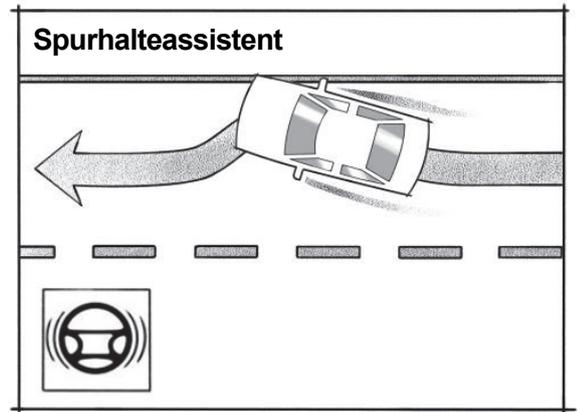
Ab der getesteten mittleren Ausstattungsvariante (Acenta) ist der Pulsar zudem mit einem autonomen Notbremsassistenten ausgestattet. Der vorausschauende Notbremsassistent erkennt mittels Radarsensor einen drohenden Auffahrunfall, gibt eine Kollisionswarnung aus und leitet notfalls automatisch eine Bremsung ein, um die Kollisionsgeschwindigkeit 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). Optional kann das NISSAN SAFETY SHIELD (Technology Paket) geordert werden, das unter anderem einen Spurverlassenswarner sowie einen Totwinkelassistenten beinhaltet. 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 auch Personen sowie Kinder erkannt werden, können dadurch schwere Unfälle vermieden werden. Ordert man das optionale Navigationssystem, 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 könnten. 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.



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.



Spurhalteassistent

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

2,4 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 ein gewisses Schutzpotenzial. 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 Crahtests 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 angegebene Kindersitze verwendet 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. 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 Fenstereinklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren ist auch von Kinderhänden leicht zu deaktivieren.

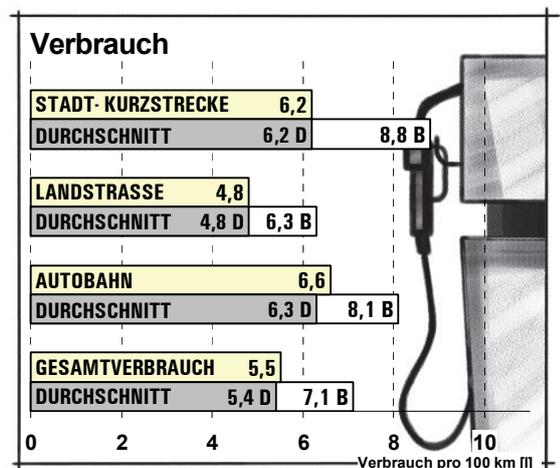
2,0 Fußgängerschutz

+ 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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Im CO2-Kapitel des EcoTest schneidet der Pulsar 1.2 DIG-T zufriedenstellend ab. Mit einer CO2-Bilanz von 153 g/km erhält das Fahrzeug 32 Punkte für den CO2-Ausstoß. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 l/100 km. Innerorts sind es 6,2 l/100 km, außerorts 4,8 l/100 km und auf der Autobahn 6,6 l/100 km.



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

2,4 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß im Abgas fällt insgesamt noch gering aus. In diesem Kapitel erhält der Pulsar 1.2 DIG-T 36 von 50 Punkten. In der Summe bringt es der Nissan auf 68 Punkte, was drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest entspricht.

2,9 AUTOKOSTEN

3,6 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 Bereich.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,2-Liter Turbomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die relativ niedrigen Kosten für den Reifenersatz sorgen für die ausgeglichene Benotung. Eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km ist bei Nissan obligatorisch.

⊖ Die jährliche Wartung beschert auch Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte.

3,7 Wertstabilität*

Obwohl der Pulsar ganz neu auf dem Markt erhältlich ist, wird ihm in Verbindung mit dem Ottomotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert.

3,4 Kosten für Anschaffung*

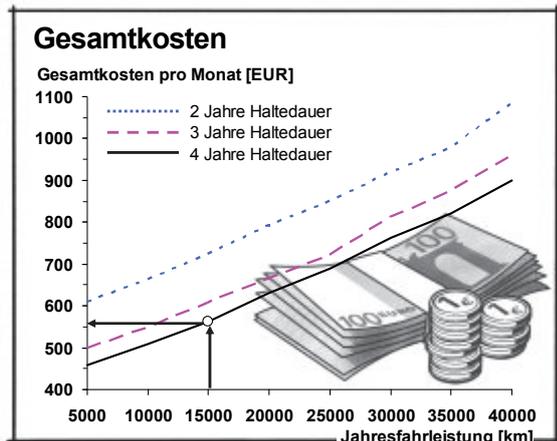
Der Grundpreis des Pulsar 1.2 DIG-T Acenta fällt mit 20.580 Euro durchschnittlich aus. Die Serienausstattung fällt dabei akzeptabel aus. Ab Werk gibt es u. a. eine Klimaautomatik, einen Licht- und Regensensor, einen Tempomaten mit Geschwindigkeitsbegrenzung und den autonomen Notbremsassistenten. Für ein Navigationssystem, eine 360°-Kamera und einen Totwinkel-Assistenten sowie einen Spurverlassenswarner muss man Aufpreis zahlen. Das LED-Abblendlicht ist beim Acenta ebenfalls nur optional erhältlich.

2,4 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten liegen niedrig. Jährlichen werden nur 68 Euro an KFZ-Steuer fällig. Die Versicherungskosten fallen insgesamt durchschnittlich aus. Während die HaftpflichtEinstufung günstig (KH: 15) liegt, fallen die Teil- und Vollkaskoeinstufung (TK: 19; VK: 20) ungünstig aus.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Der Pulsar 1.2 DIG-T Acenta schneidet in allen Kostenkapiteln durchschnittlich ab, wodurch die absoluten monatlichen Gesamtkosten ebenfalls im durchschnittlichen Bereich liegen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 562 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	4/1600	4/1461
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	140 (190)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	190/2000	n.b.	260/1750
0-100 km/h[s]	10,7	n.b.	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	n.b.	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,0 S	n.b. S	3,6 D
CO2 [g/km]	117	n.b.	94
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/19	n.b.	16/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	n.b.	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	489	n.b.	480
Preis [Euro]	17.940	24.190	19.890

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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)	195/60R16
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/4,8/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	117 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	153 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4387/1768/1522 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1290 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355 l/685 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	632 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	46 l
Reichweite	835 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	106 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	96 Euro
Monatlicher Wertverlust	302 Euro
Monatliche Gesamtkosten	562 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/19
Grundpreis	20.580 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 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.

*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.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.600 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (Design Paket)	1.150 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (Technology Paket)	1.600 Euro ^o
Spurassistent (Technology Paket)	1.600 Euro ^o
Start-Stop-System	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent (Technology Paket)	1.600 Euro ^o
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 (Nissan Connect Navigation)	800 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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