ADAC

Autotest

Nissan e-NV200 Kombi Premium

EcoTest ★★★★★

Fünftüriger Bus der Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

Nissan bietet nun ein zweites Elektrofahrzeug an, den e-NV200. Der Van wird im Nutzfahrzeugsegment als reiner Transporter (Kastenwagen) und mit dem Namenszusatz Kombi auch als Personentransporter mit Rücksitzbank, zwei Schiebetüren und Seitenfenstern im Fond angeboten. Einsatz soll der Nissan im urbanen Gebiet als Taxi oder auch Courierfahrzeug finden. Mit dem großen Laderaum und einer Zuladung von 580 kg ist der Nissan dafür auch bestens geeignet. Die maximale Reichweite des Transporters mit einer Akku-Ladung auf Grundlage des im EcoTest ermittelten Stromverbrauchs von 18,9 kWh/100 Kilometer (ohne Berücksichtigung der Ladeverluste) liegt allerdings bei nur rund 125 Kilometern. Das Aufladen dauert zwischen 30 min an einer "Stromtankstelle" (80%-Ladung; Gleichstromschnellladung CHAdeMO) und etwa 10 Stunden an einer üblichen Haushaltssteckdose (volle Ladung). Technisch nicht auf dem neuesten Stand ist die Hinterachsfederung mit Blattfedern - hier müssen Komforteinbußen in Kauf genommen werden. Der Innenraum präsentiert sich schlicht. Vorn ist das Platzangebot durchschnittlich, in der zweiten Reihe großzügig. Der Grundpreis fällt mit 29.716 Euro akzeptabel aus. Alternativ kann das Fahrzeug gekauft werden (Nachlass: 5.956 Euro), die Batterien lassen sich dann separat mieten (monatliche Miete je nach Fahrleistung zw. 73 bis 126 Euro). **Karosserievarianten:** e-NV200 Evalia. **Konkurrenten:** keine.

ADAC-URTEIL

2,3	AUTOTEST
2,1	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,8	Familie
3,1	Stadtverkehr
3,0	Senioren
5,0	Langstrecke
1,6	Transport
3,9	Fahrspaß
2,2	Preis/Leistung

\+ gut abgestimmter und ausreichend kräftiger Elektroantrieb, lokal emissionsfrei, erhöhte Sitzposition, hohe Zuladung

− eingeschränkte Reichweite, lange Ladezeiten bei Standardladung, laute Fahrgeräusche im Innenraum, eingeschränkter Fahrkomfort, mäßige Heizleistung

Stand: März 2015
Text: Martin Brand

2,6 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,9 Verarbeitung

Die Karosserieverarbeitung des e-NV200 stellt insgesamt zufrieden, bietet aber auch Raum für Verbesserungen. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst, und die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig. Allerdings sind nicht alle Kanten gebördelt und dadurch teilweise scharfkantig. Zudem sind die Schweißnähte nicht überall versiegelt und zum Teil liegen die Schweißstellen im direkten Sichtfeld - so zum Beispiel im vorderen Einstiegsbereich oder an der Heckklappe. Billig wirkt auch der Kofferraumteppich, der einfach nur am Blech verklebt ist. Die Türausschnitte sind vorn ordentlich und die Schiebetüren mit nur einer Dichtung akzeptabel gegen Schmutz von außen abgedichtet, es fehlen aber Einstiegsleisten, die die Schweller vor Verkratzen beim Ein-/Aussteigen schützen. Der Innenraum wird von harten und kratzempfindlichen Kunststoffen dominiert. Die Armaturen sind zufriedenstellend eingepasst, die Kunststoffkanten könnten aber besser entgratet sein. Optisch aufgewertet wird der Innenraum durch die schwarz lackierte Mittelkonsole. Im vorderen Bereich ist der Unterboden völlig glattflächig, was Luftverwirbelungen reduziert. An der Hinterachse zeigt sich der Unterboden allerdings stark zerklüftet. Der "Tankdeckel" für die Steckdosen am Auto ist nicht in die Zentralverriegelung integriert, er wird mit einem Hebel im Innenraum entriegelt. Er befindet sich aber direkt neben der Motorhaubenentriegelung und kann daher leicht mit dieser verwechselt werden. Die Stoßfänger sind unlackiert und mehrteilig, wodurch kleine Parkrempler nicht sofort teure Reparaturen nach sich ziehen.

⊖ An den Fahrzeugflanken fehlen Schutzleisten, die den Lack vor unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen. Die schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, eine Gasdruckfeder wäre die bessere Alternative.

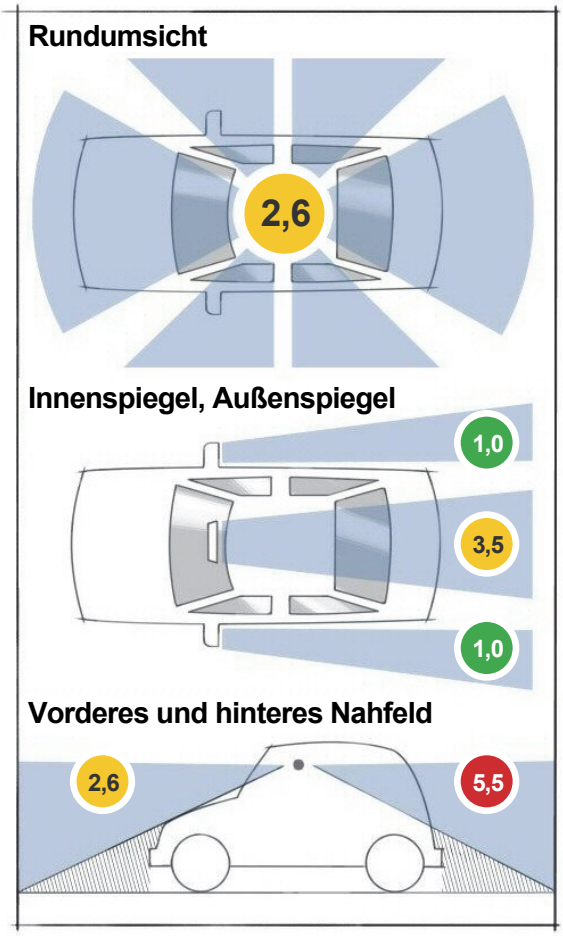
3,9 Alltagstauglichkeit

Der Nissan e-NV200 Kombi eignet sich mit seinem großen Laderaum und einer Zuladung von 580 kg bestens als Transporter oder zur Personenbeförderung, wenn sich der tägliche Einsatzzweck auf einen vorgegebenen Aktionsradius beschränkt. Denn mit einer Batterieladung (Lithium-Ionen-Batterie; Kapazität: 24 kWh) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis 125 Kilometer möglich, was die Langstreckentauglichkeit deutlich einschränkt. Zur Berechnung der Reichweite wurde der tatsächliche Energieverbrauch im EcoTest (18,9 kWh/100 km) ohne Berücksichtigung der Ladeverluste herangezogen. Zudem dauert eine Standardladung mit dem serienmäßigen EVSE-Ladekabel (230 V/ 2,3 kW) an der haushaltsüblichen Steckdose bei leerer Batterie zehn Stunden. Am Fahrzeug ist auch ein Ladeanschluss verbaut, mit dem es möglich ist mit bis zu 3,6 kW an einer Wallbox oder Ladestation zu laden - dann dauert der Ladevorgang etwa sieben Stunden. Optional ist auch ein Wechselstromladeanschluss erhältlich, der es erlaubt, mit bis zu 6,6 kW zu laden. Der Ladevorgang lässt sich damit auf vier Stunden reduzieren. Nissan bietet allerdings keine Heimladestation an: diese muss über den Zubehörhandel oder einen Energieversorger geordert werden. In der Grundausstattung ist der Nissan e-NV200 mit einem 50 kW Gleichstromanschluss (CHAdeMO) für eine Stromtankstelle ausgestattet. Damit lässt sich der Nissan in 30 Minuten zu 80 Prozent wieder aufladen. Für den e-NV200 gibt es die Nissan MOBI-Card nicht, die in den ersten drei Jahren die Möglichkeit bietet, 14 Tage im Jahr kostenfrei einen Nissan Qashqai zu nutzen.

© ADAC e.V.

⊕ Der Nissan e-NV200 bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmäleren Sitz hinten in der Mitte. Die Ladeanschlüsse befinden sich vorne unter einer Klappe. Ist das Ladekabel angeschlossen, kann mit dem Fahrzeug nicht losgefahren werden - eine Fehlbedienung ist dadurch ausgeschlossen. Über LEDs im Armaturenbrett wird dem Fahrer signalisiert, ob das Fahrzeug gerade geladen wird. Im Kombiinstrument sind zusätzlich der Akkufüllstand sowie die Restladedauer ablesbar. Über eine App (Carwings) kann der Ladevorgang sowie die Klimatisierung des Fahrzeugs bequem mit dem Smartphone gesteuert werden.

⊖ Das Ladekabel kann während des Ladevorgangs abgesteckt werden. Es besteht lediglich die Möglichkeit, ein kleines Vorhängeschloss an das Ladekabel anzubringen und damit den Entriegelungshebel des Kabels zu blockieren. Beim e-NV200 ist weder eine Stützlast, noch das Fahren mit Anhängern erlaubt. Man findet nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Reserverad und Wagenheber sind nicht erhältlich. Nebenverbraucher wie die Heizung können die Reichweite zusätzlich stark reduzieren.



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

2,7 Sicht

Im Sichtkapitel und bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der e-NV200 Kombi zufriedenstellend ab. Der Blick nach draußen wird hauptsächlich nach schräg hinten durch die recht breiten C- und D-Säulen eingeschränkt. Die Reflektor-Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn akzeptabel aus, sorgen aber nicht für eine so gute Ausleuchtung, wie man diese mit Xenon- oder LED-Scheinwerfern bewerkstelligen könnte. Das Rangieren wird beim e-NV200 Kombi Premium etwas durch die serienmäßige Rückfahrkamera erleichtert, die allerdings vom Bildwinkel nicht optimal positioniert ist. Der Innenspiegel liefert ein akzeptables Sichtfeld nach hinten.

⊕ Auch wenn der e-NV200 mit 4,56 m recht lang ist, lassen sich die Karosserieenden dank der Kastenform gut abschätzen. Darüber hinaus kann der Fahrer dank der erhöhten Sitzposition das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug gut erkennen. Die Außenspiegel fallen sehr groß aus und liefern somit ein sehr gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Die Bügel-Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkbereich. Dank des Tagfahrlichtes wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.

Versenkbare Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

⊖ Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibenkante lassen sich niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen, wenn hier auch die Heckkamera etwas Abhilfe leistet. Der Innenspiegel lässt sich nicht einmal manuell abblenden, was dazu führen kann, dass man sich vom Scheinwerferlicht nachfolgender Fahrzeuge geblendet fühlt. Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern.

© ADAC e.V.

2,8 Ein-/Ausstieg

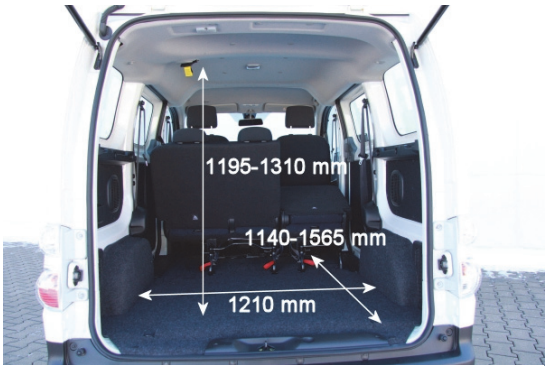
Aufgrund der erhöhten Karosserie gestaltet sich das Ein-/Aussteigen beim e-NV200 etwas umständlicher. Der Fußraum befindet sich knapp 47 Zentimeter über dem Boden. Eine Stufe erleichtert das Einsteigen etwas, doch auch diese befindet sich mit 38 cm weit über dem Boden. Immerhin fällt der Schweller nicht zu breit aus und der Türausschnitt zeigt sich großzügig dimensioniert.

⊕ Der e-NV200 Kombi ist serienmäßig mit dem schlüssellosen Zugangssystem Intelligent Key ausgestattet. Dann kann das Fahrzeug mittels Sensoren an den Türen und der Heckklappe ent- und verriegelt werden, man muss nur den Schlüssel bei sich tragen. Die vorderen Türen rasten in drei Positionen ein, wenn auch die erste recht schwach ausgelegt ist. Die zweite und dritte Rastung sind stärker dimensioniert, dann sind die Türen aber schon weit geöffnet. Die Schiebetüren rasten ganz hinten ein und werden dann auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. In den Fond gelangt man dank der sehr großer Türöffnung bequem, wenn auch hier die Sitze recht hoch angeordnet sind. Zieht man am Fernlichthebel, wird der Bereich vor dem Fahrzeug nach dem Aussteigen noch für kurze Zeit beleuchtet.

⊖ Die Klapptürgriffe der Schiebetüren lassen sich schlecht greifen, und man rutscht beim Öffnen der Türen oft ab. Es gibt nur über der Beifahrertür einen Haltegriff, der das Aussteigen erleichtert.

0,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt gigantisch aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen bereits 1.135 Liter hinein. Baut man die Abdeckung aus, beträgt das Ladevolumen bis unters Dach 1.805 Liter - dann lassen sich bis zu 37 handelsübliche Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzbank nach vorn, fasst das Ladeabteil bis zur Scheibenkante 1.865 Liter. Nutzt man bei nach vorn geklappter Rückbank den gesamten Stauraum bis unters Dach, können sagenhafte 2.945 Liter verstaut werden.



Üppige 1.865 l Volumen stehen bei umgeklappter Rücksitzbank zur Verfügung. Bei voller Besetzung mit fünf Personen bleiben immer noch hervorragende 1135 l Kofferraumvolumen übrig.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Ladeabteil des e-NV200 Kombi ist gut zugänglich. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, man benötigt aufgrund der großen Klappe aber recht viel Platz hinter dem Fahrzeug. Zum Schließen gibt es eine Griffmulde.

⊕ Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von über 1,85 m Platz darunter. Das Ladegut muss weder zum Ein- noch zum Ausladen weit angehoben werden. Die Ladekante liegt nur 51 Zentimeter über der Fahrbahn und innen ist der Ladeboden eben zur Kante. Sowohl die Ladeöffnung als auch der Kofferraum selbst sind großzügig in Höhe und Breite bemessen.

⊖ Das Ladeabteil ist mit einer Lampe am Dachhimmel, die manuell eingeschaltet werden muss, nur schwach beleuchtet. Große Personen sollten darauf achten, sich nicht den Kopf an den Ecken der Heckklappe oder an den Gasdruckfedern zu stoßen.

© ADAC e.V.

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität fällt durchschnittlich aus. Die Sitzbank lässt sich im Fond asymmetrisch geteilt nach vorn umklappen, sie ist aber nicht ohne Weiteres ausbaubar. Dazu benötigt man zusätzliches Werkzeug. Die Klappmechanismen sind teilweise umständlich, da man an der Zweier-Bank beide Standfüße gleichzeitig entriegeln muss. Zudem ist dies nur mit erhöhtem Kraftaufwand möglich. Für Kleingepäck gibt es links im Kofferraum ein kleines Fach, ansonsten findet man nur noch Verzurrösen am Kofferraumboden.

⊖ Der Mittelgurt im Fond ist sehr ungünstig am Dach fixiert. Möchte man die Rückbank noch vorn klappen, muss der Gurt umständlich ausgehängt werden, da er sonst stört.

2,6 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Der Nissan NV 200 bietet eine ordentliche Verarbeitungsqualität und gute Funktionalität, kann aber nicht verhehlen, dass es sich hierbei um ein Nutzfahrzeug handelt.

Das Cockpit des e-NV200 wirkt auf den ersten Blick recht übersichtlich, wenn auch einige Schalter wie Lenkrad- und Sitzheizung sowie die Außenspiegeleinstellung nicht optimal positioniert sind, und das Kombiinstrument mit dem futuristischen Design etwas ungewohnt ist. Dennoch kommt man mit den Grundfunktionen schnell zurecht. Das Lenkrad lässt sich nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet, der Abstand zwischen den Pedalen könnte jedoch etwas größer sein. Der Lichtschalter befindet sich am Blinkerhebel, ebenso der Schalter für Nebelscheinwerfer/Nebelschlussleuchte - der Status wird jeweils im Kombiinstrument angezeigt. Vorn gibt es elektrische Fensterheber, eine Antipp-Automatik besitzt jedoch nur der fahrerseitige Fensterheber. Das Handschuhfach hat ein unpraktisches Format, was die Nutzbarkeit deutlich einschränkt. Vorn gibt es Leseleuchten, der Fond wird jedoch nur mit einer zentralen Lampe am Fahrzeughimmel beleuchtet.

⊕ Der e-NV200 Kombi Premium ist serienmäßig mit einem Lichtsensor ausgestattet, der alternativ zur manuellen Betätigung die Lichtsteuerung übernimmt. Vorn werden die Scheibenwischer ebenfalls automatisch aktiviert, eine Intervallschaltung gibt es aber nicht. Der Wählhebel ist gut erreichbar in der Nähe des Lenkrads positioniert. Der beleuchtete Start-Stopp-Knopf liegt gut zugänglich in der Mittelkonsole. Der Bordcomputer informiert über den Verbrauch, die Restreichweite und die geschätzte Ladedauer (in Abhängigkeit der Ladeleistung) bis die Hochvoltbatterie wieder aufgeladen ist. Die Taste zum Durchschalten des Bordcomputers ist nicht optimal in der Mittelkonsole angeordnet. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Der Hauptbildschirm des Multimedia-/Navigationssystems ist weit oben angeordnet. Das System beinhaltet serienmäßig Sonderfunktionen für Elektrofahrzeuge. Beispielsweise kann man sich den Aktionsradius in Abhängigkeit von der verfügbaren Reichweite in der Karte anzeigen lassen. Zudem informiert das Navigationssystem, wo Stromladestationen liegen, und kann sogar die Orte speichern, an denen das Auto schon mal geladen wurde. Mit dem Nissan Carwings System lässt sich u. a. das Fahrzeug per App Vorklimatisieren und es können die Ladezustände abgerufen werden. Das Klimaanlagenbedienteil sitzt günstig und ist verständlich gestaltet. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer bestimmten Zeit automatisch ab, um den Energieverbrauch zu senken. Der serienmäßige Speedlimiter/Tempomat lässt sich einfach einstellen, die gewählte Geschwindigkeit wird im Kombiinstrument angezeigt. Die meisten Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn gibt es mit den Türfächern, der Ablage zwischen den Sitzen und den Becherhaltern genügend Ablagen.

⊖ Dem Blinker fehlt eine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Die Lehnenneigung der Vordersitze lässt sich nur grob über Rasten einstellen, der Einstellhebel ist zudem schlecht erreichbar. Auf der Beifahrerseite ist der Fensterheber zwar elektrisch, es fehlt aber eine Auf-/Abwärtsautomatik und es gibt auch keinen Fenstereinklemmschutz. Der Fahrerfensterheber besitzt zwar einen Einklemmschutz, jedoch liegen die Schließkräfte hoch. Bei voll geöffneten Türen sind die Türgriffe kaum noch zu erreichen. Der für den hinteren Mittelsitz am Dachhimmel angebrachte Gurt ist umständlich zu erreichen und anzulegen. Im Fond fehlen Ablagen für kleine Utensilien. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet.

2,7 Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Platzangebot zufriedenstellend aus. Der Fahrersitz lässt sich für 1,90 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit fällt dabei großzügiger aus. Die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als durchschnittlich. Das Raumgefühl geht in Ordnung, allerdings stört die wuchtige Halterung der elektrischen Fensterheber, an der man ständig mit dem äußeren Bein anliegt.

1,2 Raumangebot hinten*

⊕ Im Fond fällt das Raumangebot sehr großzügig aus. Auf der Rückbank finden Personen bis zu einer Größe von zwei Metern bequem Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Insassen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist hinten durch die üppigen Platzverhältnisse sehr angenehm, wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen.

Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m ausreichend Platz.

3,8 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten werden für den e-NV200 nicht angeboten. Serienmäßig lässt sich im Fond jedoch die Lehnenneigung einstellen und die gesamte Rückbank nach vorn klappen.

3,4 KOMFORT

3,2 Federung

Vorn ist der e-NV200 mit McPherson-Federbeinen und im Fond mit einer Starrachse und Blattfedern ausgestattet. Die Abstimmung ist Nissan nicht perfekt gelungen, da die Hinterachse recht steifbeinig auf Unebenheiten anspricht. Vor allem kurze Wellen werden deutlich zu den Insassen durchgereicht und lassen den e-NV200 bei häufiger Anregung nervös und unruhig wirken. Querfugen werden ebenfalls nur wenig absorbiert und dringen deutlich zu den Insassen durch. Auch bei niedrigen Geschwindigkeiten werden Einzelhindernisse und feine Unebenheiten nur wenig gefiltert. Kopfsteinpflaster wird deutlich, aber nicht zu unangenehm von den Insassen wahrgenommen. Bei langen Wellen zeigt der Nissan allerdings auch eine gewisse Nachschwingtendenz. Karosserieneigungen beim Bremsen/Beschleunigen sowie bei dynamischen Lenkvorgängen sind ebenfalls recht ausgeprägt, bleiben für das Fahrzeugkonzept aber in tolerierbaren Grenzen.

3,2 Sitze

Bei den Vordersitzen beschränken sich die Einstellmöglichkeiten auf die Lehnenneigung und die Längsposition. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen stellen insgesamt zufrieden. Der Seitenhalt ist durchschnittlich, besonders im Schulterbereich könnte dieser ausgeprägter sein. Immerhin besitzen die Lehnen eine ordentliche Höhe. Der Fahrer findet eine zufriedenstellende Sitzposition. Dabei kann er seinen linken Fuß ordentlich abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Im Fond sitzt man akzeptabel. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen sind nur ausreichend ausgeformt und bieten dadurch kaum Seitenhalt. Die Sitzposition ist durchschnittlich. Man taucht aufgrund des weichen Polsters recht weit ein, sitzt aber dennoch in einer Hockstellung mit wenig Oberschenkelauflage.

⊖ Beiden Vordersitzen fehlen eine Höheneinstellung sowie einstellbare Lordosenstützen.

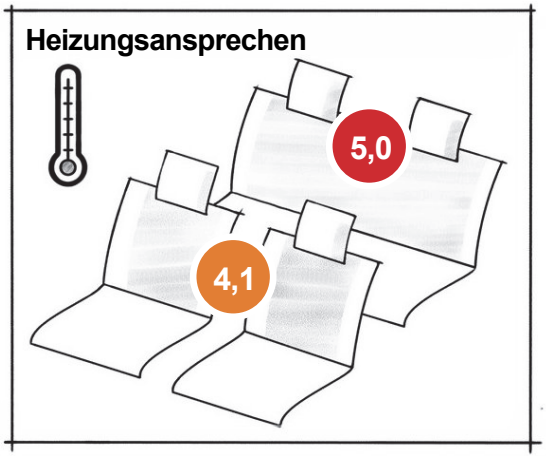
3,4 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum fällt insgesamt hoch aus. Bei 123 km/h (Höchstgeschwindigkeit) wurde ein Innenraumgeräuschpegel von 72,1 dB(A) gemessen. Fahrgeräusche wie z. B. Achspoltern sind auf schlechten Fahrbahnoberflächen deutlich zu hören. Auch Windgeräusche sind vor allem an den Türrahmen zu vernehmen.

⊕ Punkten kann der e-NV200 allerdings mit dem geringen Geräusch des Elektromotors. Dieser wird nur durch ein geringes Summen im Innenraum wahrgenommen. Dadurch fällt das Geräuschniveau im Stadtbetrieb moderat aus.

3,9 Klimatisierung

Der e-NV200 Kombi Premium ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können die gewünschte Temperatur nur gemeinsam vorgeben, ebenso kann die Luftmengenverteilung nur in bestimmten Kombinationen vorgewählt werden. Die Elektronik bietet aber auch einige Sonderfunktionen. So kann man die Heizung auch aktivieren, wenn das Auto an der Steckdose lädt und damit schon vor der Fahrt den Innenraum aufheizen, ohne dem Akku Ladung zu entziehen. Das ganze kann per Timer, ferngesteuert mit PC oder per Handy (App) programmiert werden.



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

⊖ Im ADAC Heizungstest kann der e-NV200 nicht überzeugen. Sowohl vorn als auch hinten dauert es zu lange, bis der Innenraum auf behagliche Temperaturen erwärmt wird. Die Seitenscheiben lassen sich im Fond nicht öffnen, wodurch die Möglichkeit zur Durchlüftung bei hohen Temperaturen eingeschränkt ist.

© ADAC e.V.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

4,2 Fahrleistungen*

Der Nissan e-NV200 Kombi wird von einem Elektromotor mit einer Leistung von 80 kW (109 PS) und einem maximalen Drehmoment von 254 Nm angetrieben. Bei den Fahrleistungsmessungen fährt der Nissan im Klassenvergleich nur ein mäßiges Ergebnis ein. Der e-NV200 spricht spontan auf Gasbefehle an und beschleunigt zügig und gleichmäßig aus dem Stand heraus. Für den Stadtverkehr reicht die Leistung völlig aus, bei höheren Geschwindigkeiten kann der e-NV200 jedoch nicht überzeugen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei nur 123 km/h. Durch Betätigen der Eco-Taste wird die Motorleistung für geringeren Stromverbrauch und damit höhere Reichweite gedrosselt, was sich aber nachteilig auf die Fahrleistungen auswirkt.

⊖ Für den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) benötigt der e-NV200 8,7 Sekunden.

1,0 Laufkultur

⊕ Der Elektromotor läuft sehr ruhig und überträgt bauartbedingt weder Vibrationen noch sonstige Antriebsgeräusche in den Innenraum. Es ist lediglich ein leises Summen im Innenraum zu vernehmen.

1,2 Schaltung

⊕ Die Automatik verfügt nur über eine Übersetzungsstufe. Der e-NV beschleunigt spontan und völlig ruckfrei aus dem Stand bis zur Höchstgeschwindigkeit. Anfahren klappt problemlos, die Kriechfunktion setzt nach dem Lösen der Bremse spontan, aber nicht ruckartig ein. Der Wählhebel lässt sich gut bedienen, erfordert aber etwas Eingewöhnung, da die Schaltgasse etwas kompliziert gestaltet ist. Neben der normalen Vorwärts-Fahrstufe (D) gibt es auch einen B-Modus. Im Normalmodus "Drive" (D) gewinnt der e-NV Bremsenergie zurück (Rekuperation), sobald man den Fuß vom Gaspedal nimmt. Die durch die Rekuperation eingeleitete Verzögerung des Fahrzeugs fühlt sich dabei nicht störend an und kann durch zusätzlichen Tritt aufs Bremspedal verstärkt werden. Um eine möglichst starke Energierückgewinnung zu erreichen, sobald man vom Gas geht, kann man den Fahrmodus "Brake" (B) wählen. Der Modus eignet sich besonders für lange Bergabfahrten, da man dann nicht ständig die Bremse betätigen muss. Für das Anfahren an Steigungen gibt es die Berganfahrhilfe, die für kurze Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert.

1,0 Getriebeabstufung

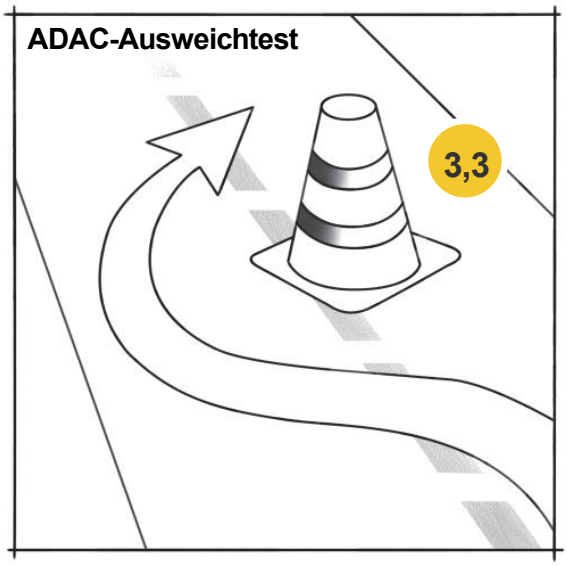
⊕ Der Elektromotor ist mit einem Eingang-Getriebe mit starrer Übersetzung gekoppelt. Da es keine Getriebeabstufungen gibt und der Elektromotor ein sehr großes nutzbares Drehzahlband besitzt, erhält der Nissan e-NV200 in diesem Kapitel die Bestnote.

© ADAC e.V.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität gibt der e-NV200 Kombi Premium insgesamt ein zufriedenstellendes Bild ab. Der Nissan quittiert plötzliche Lenkimpulse mit einem nachpendelnden Heck, was auch an der Lenkung liegt. Denn diese stellt zwar stark zurück, zentriert aber nicht in der Mittellage, sondern schwingt durch. Durch dieses Verhalten wird das Fahrzeug zum Pendeln angeregt. Das Verhalten ist zwar insgesamt unkritisch, fühlt sich aber unangenehm an. Auch der Geradeauslauf leidet unter der nur mäßigen Zentrierung. Im ADAC Ausweichtest verhält sich der e-NV200 unkritisch, lässt sich aber aufgrund der starken Untersteuerneigung nicht optimal durch den Parcours manövrieren. Der Nissan reagiert träge auf den ersten Lenkbefehl. Beim Gegenlenken regelt das elektronische Stabilitätsprogramm, was zum Geschwindigkeitsabbau führt, der Nissan dadurch aber stark untersteuert. Eine Kipp- oder Schleudergefahr besteht dadurch allerdings nicht. Auch bei schnell angefahrenen Kurven schiebt der e-NV200 recht früh über die Vorderräder. Der Nissan zeigt allerdings kaum Lastwechselreaktionen, wenn man in Kurven vom Gas geht. Die Traktion des Fronttrieblers ist zufriedenstellend. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die serienmäßige Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder ab.



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.

3,3 Lenkung*

Die Lenkung des e-NV200 stellt insgesamt zufrieden. Sie ist indirekt ausgelegt und spricht dadurch bei geringen Lenkwinkeln kaum auf Lenkbefehle an. Bei größeren Lenkwinkeln neigt sich zunächst die Karosserie, wodurch an der Hinterachse verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut werden. Die Lenkung ist insgesamt zu leichtgängig, wodurch der Fahrer wenig Rückmeldung erhält. Dies führt kombiniert mit der mäßigen Mittenzentrierung zu einer nur akzeptablen Lenkpräzision, der Fahrer muss häufig Lenkkorrekturen vornehmen. Während die Lenkung im Fahrbetrieb leichtgängig ist, fällt der Kraftaufwand beim Rangieren leicht erhöht aus. Ebenso der Kurbelaufwand, um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, denn dafür sind über 3,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis fällt mit 11,4 m für ein Fahrzeug dieser Klasse zufriedenstellend aus.

2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Nissan bereits nach 36,3 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Goodyear EfficientGrip; Größe: 185/65 R15 92H). Das ist ein guter Wert. Die Bremse spricht ordentlich an und lässt auch bei starker Beanspruchung nicht in ihrer Wirkung nach. Die Dosierbarkeit geht in Ordnung, der Druckpunkt lässt sich aber nicht optimal erfühlen. Dies liegt vor allem an der einsetzenden Rekuperation (Umwandlung von Bewegungsenergie in elektrische Energie). Die Rekuperationsverzögerung kann mit dem Fahrmodus "Brake" (B) erhöht werden. Bei Vollbremsungen in Kurven schiebt der e-NV200 unkritisch über die Vorderräder.

© ADAC e.V.

2,6 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Nissan e-NV200 verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen, das volle Bremspotenzial zu nutzen. Dabei sprechen die LED-Bremsleuchten schnell an und sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Ab Werk besitzt der Nissan ein mittels Sensoren in den Rädern direkt messendes Reifendruckkontrollsystem. Verliert ein Rad Luft, wird der Fahrer gewarnt. Ein Geschwindigkeitslimiter ist in dieser Ausstattungsvariante ebenfalls Serie.

⊖ Moderne Fahrerassistenzsysteme wie ein City-Notbremsassistent oder ein Totwinkel- und Spurassistent sind für den e-NV200 nicht erhältlich. In den Vordertüren fehlen Reflektoren oder Warnleuchten, die den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen warnen. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, schaltet sich diese beim Betätigen des Blinkers nicht automatisch aus. Dadurch steigt die Unfallgefahr, da man mit aktivierter Warnblinkanlage eine Richtungsänderung nicht anzeigen kann.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest gibt der e-NV200 Evalia mit 75 Prozent der möglichen Punkte ein ordentliches Bild beim Insassenschutz ab - insgesamt erhält der Nissan aber nur drei von fünf Sternen (Test 09/2014). Beim e-NV200 Kombi Premium ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Der Nissan ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbags sowie Seitenairbags vorn und Vorhangairbags ausgestattet. Darüber hinaus gibt es vorn Gurtstaffer und -kraftbegrenzer. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von 1,80 m. Sie sind nicht zu weit vom Kopf entfernt, und können so auch bei einem Heckaufprall gut wirken. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen.

⊖ Für die hinten Sitzenden gibt es keine Anschnallerinnerer. Auf der Rücksitzbank reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,65 m. Der Abstand zum Kopf ist dabei zufriedenstellend. Nach einem Unfall können an den Klapp-Türgriffen kaum Kräfte aufgebracht werden, um die Türen zu öffnen. Für den Verbandskasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

2,1 Kindersicherheit

Mit den Gurten lassen sich Kindersitze nur erschwert befestigen. Auf den Fondplätzen liegen die Gurtanlenkpunkte nah zusammen, die Gurtschlösser sind ungünstig positioniert und die Polsterung ist weich. In der Summe liegen die Kindersitze deswegen nicht mittig auf und lassen sich zudem nur bedingt lagestabil fixieren. Im Fond finden nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz. Am Beifahrerplatz ist der Sicherheitsgurt etwas kurz, was die Montage von Kindersitzen erschwert. Die Beifahrerairbags lassen sich zwar deaktivieren, dennoch dürfen vorn rechts nur von Nissan freigegebene Kindersitze verwendet werden.

⊕ Im Bereich der Kindersicherheit erreicht der e-NV200 Evalia gute 80 Prozent der möglichen Punkte beim ADAC Crashtest (Test 09/2014) - der Kombi sollte ähnlich abschneiden. Auf den Fondaußenplätzen gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken - das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Auf diesen Plätzen dürfen auch universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden.

⊖ Die Kindersicherung der Schiebetüren kann leicht deaktiviert werden. Der Fondmittelplatz eignet sich kaum zur Befestigung von Kindersitzen.

© ADAC e.V.

2,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der e-NV200 Evalia im Crashtest 60 Prozent der möglichen Punkte (Test 09/2014). Während der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube weitgehend entschärft sind, zeigen sich die Motorhaubenkante mittig sowie die Windschutzscheibenpfosten noch zu aggressiv gestaltet.

1,2 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO2*

⊕ Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel"-Betrachtung zugrunde. Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie ermittelt wird, sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist allerdings u. a. durch Temperierung der Batterie mit Verlusten behaftet, so dass mehr Ladeenergie notwendig ist, als die Nennkapazität der Batterie aufweist. Der durchschnittliche Stromverbrauch des Nissan e-NV200 Kombi Premium liegt im ADAC EcoTest bei 22,8 kWh pro 100 km (inklusive Ladeverluste). Die Erzeugung der ermittelten durchschnittlichen Strommenge entspricht nach dem durchschnittlichen Strommix in Deutschland einem CO2-Ausstoß von 128 g/km. Damit erzielt der Nissan im CO2-Kapitel des EcoTest 46 Punkte. Innerorts benötigt das Elektrofahrzeug 11,5 kWh/100 km, außerorts 21,8 kWh/100 km und auf der Autobahn 32,4 kWh/100 km. Hier gilt es aber zu beachten, dass die Höchstgeschwindigkeit des Nissan bei nur 123 km/h liegt.

1,0 Schadstoffe

⊕ Da der Nissan e-NV200 beim Fahren selbst keine Schadstoffe ausstößt, erhält er in diesem Kapitel die vollen 50 Punkte. Zusammen mit den CO2-Punkten erreicht der Kombi mit 96 Punkten klar die fünf Sterne im ADAC EcoTest.

2,1 AUTOKOSTEN

0,6 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich beim e-Nv200 aus den Aufwendungen für den Strom. Zur Berechnung wird der Hersteller-Verbrauch herangezogen, der bei 16,5 kWh/100 km liegt. Als Strompreis werden 26 Cent pro kWh angenommen. Dadurch ergeben sich pro 100 km Stromkosten von rund 4,30 Euro (Ladeverluste nicht mit eingerechnet).

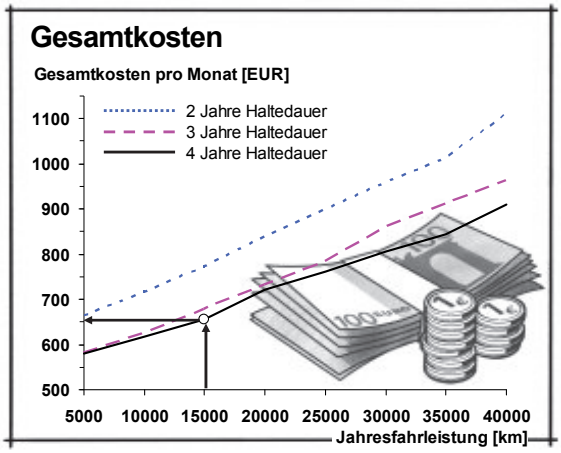
0,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig.

⊕ Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Auch eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km ist bei Nissan obligatorisch. Zusätzlich gibt es 5 Jahre / 100.000 km Garantie auf elektrospezifische Bauteile (inkl. Batterie).

5,5 Wertstabilität*

⊖ Da Elektrofahrzeuge einer rasanten Entwicklung unterliegen und sich die Anschaffungskosten sowie Batteriepreise in den nächsten Jahren stark verringern sollten, kann dem e-NV200 während des vierjährigen Berechnungszeitraumes kein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 656 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,7 Kosten für Anschaffung*

Für den Nissan e-NV200 werden zwei unterschiedliche Kaufoptionen angeboten. Man kann den Nissan entweder inkl. Batterien kaufen, oder das Fahrzeug erwerben und die Antriebsakkus mieten. Die Berechnung der Kosten bezieht sich auf die Kaufoption inkl. der Antriebsbatterie. Der e-NV200 Kombi Premium kostet dann mindestens 29.716 Euro. Das ist ein durchschnittlicher Preis in dieser Fahrzeugklasse, wenn auch die Ausstattung im Klassenvergleich überschaubar ausfällt. Alternativ kann das Fahrzeug auch ohne Akkus für 24.760 Euro erworben werden. Dann kommen zu den Fixkosten aber - je nach Laufzeit und jährlicher Fahrleistung - monatlich zusätzliche Aufwendungen für die Batteriemiete dazu, die zwischen 73 und 126 Euro liegen. Die Lösung, das Fahrzeug ohne Batterien zu kaufen und diese nur zu mieten, sollte die wirtschaftlichere Variante darstellen. Denn es entstehen dadurch, nach Ablauf der Garantie, keine Zusatzkosten durch einen defekten Akku.

1,9 Fixkosten*

Während die Haftpflichteinstufung des e-NV200 Kombi für diese Fahrzeugklasse ungünstig ist, liegen die Teil- und Vollkaskoeinstufungen auf durchschnittlichem Niveau (KH: 19; TK: 20; VK: 20).

⊕ Derzeit haben Elektrofahrzeuge eine zehnjährige Steuerbefreiung (bei Erstzulassung zwischen dem 18. Mai 2011 und dem 31. Dezember 2015). Ohne Befreiung liegt die KFZ-Steuer des e-NV200 bei 68 Euro pro Jahr.

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich gering aus. Dies liegt vor allem an den geringen Betriebs- sowie Werkstatt-/Reifenkosten. Negativ wirkt sich der zu erwartende starke Wertverlust auf die Gesamtkosten aus.

© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	16V 110	1.5 dci 90 DPF	1.5 dci 110 DPF	e-NV200
Aufbau/Türen	BU/5	BU/5	BU/5	BU/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1461	4/1461	-/-
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	66 (90)	81 (110)	80 (109)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	153/4400	200/1750	240/1750	254/1
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	158	160	123
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,3 l S	5,0 l D	5,2 l D	16,5 kWh E
CO2 [g/km]	169	131	136	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/20/20	19/20/20	19/20/20	19/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	180	214	224	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	612	592	598	646
Preis [Euro]	19.421	21.325	22.872	28.956

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

Elektrofahrzeug	Schadstoffklasse Elektrofahrzeug
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	3008 1/min
Maximales Drehmoment	254 Nm
bei	1 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	**185/65R15H**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,35/11,4 m**
Höchstgeschwindigkeit	123 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**8,7 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**36,3 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	16,5 kWh
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Strom)	**22,8 kWh**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**11,5/21,8/32,4 kWh**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	0 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**128 g/km**
Innengeräusch 123 km/h Höchstgeschwindigkeit	**72,1 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4560/1755/1848 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2015 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1640 kg/580 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**1135 l/1865 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	24 kWh
Reichweite	**125 km**
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (inkl. Speedlimiter)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	380 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**74 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**38 Euro**
Monatliche Fixkosten	**98 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**446 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**656 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/20/20
Grundpreis	29.716 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

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] 2,3

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,6**
Verarbeitung	3,9
Alltagstauglichkeit	3,9
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen*	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0
Kofferraum-Variabilität	3,5
Innenraum	**2,6**
Bedienung	2,8
Raumangebot vorne*	2,7
Raumangebot hinten*	1,2
Innenraum-Variabilität	3,8
Komfort	**3,4**
Federung	3,2
Sitze	3,2
Innengeräusch	3,4
Klimatisierung	3,9
Motor/Antrieb	**2,1**
Fahrleistungen*	4,2
Laufkultur	1,0
Schaltung	1,2
Getriebeabstufung	1,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,8**
Fahrstabilität	3,2
Lenkung*	3,3
Bremse	2,0
Sicherheit	**2,6**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Kindersicherheit	2,1
Fußgängerschutz	2,6
Umwelt/EcoTest	**1,2**
Verbrauch/CO2*	1,4
Schadstoffe	1,0

AUTOKOSTEN 2,1

Betriebskosten*	0,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	0,6
Wertstabilität*	5,5
Kosten für Anschaffung*	2,7
Fixkosten*	1,9
Monatliche Gesamtkosten*	2,0

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.