

Autotest



Nissan Qashqai 1.6 DIG-T Tekna

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

mmer noch ist der Qashqai Nissans meistverkauftes Auto in Deutschland dies ist schon einige Jahre so. Seit Anfang 2015 ist ein neuer Benzinmotor erhältlich, der die sportlicher orientierte Klientel bedienen soll, um so vielleicht noch mehr Kunden zu Nissans Erfolgsmodell zu lotsen. Mit 163 PS hat der 1,6 Liter große Vierzylinder jedenfalls genug Kraft, um für sportliche Fahrleistungen zu sorgen. Dafür muss der Motor aber mit dem nicht sehr knackig zu schaltendem Sechsganggetriebe auf Touren gehalten werden - Durchzug aus dem Drehzahlkeller ist nicht die Domäne des spontan ansprechenden Turbomotors. Zu hoch fällt der Verbrauch aus, selbst bei gemäßigter Fahrweise. Im EcoTest schluckt der Qashqai durchschnittlich 7,1 Liter auf 100 Kilometer. Das Fahrwerk ist sportlich straff ausgelegt, verliert dadurch aber mitunter den Komfort aus den Augen und rollt steifbeinig über Unebenheiten. Ansonsten gibt der Qashqai eine gute Vorstellung ab: Die Verarbeitung ist solide, die Bremse standfest, die Lenkung bietet zwar etwas wenig Gefühl, ist aber alltagstauglich. In der getesteten, höchsten Ausstattungslinie Tekna lässt darüber hinaus die Serienausstattung keine Wünsche offen - auch die Sicherheitsausstattung kann überzeugen. Das Qashqai-Topmodell kostet aber auch stolze 30.650 Euro. Karosserievarianten: keine. Konkurrenten: u. a. Ford Kuga, Hyundai Tucson, KIA Sportage, Mazda CX-5, Renault Kadjar, VW Tiguan.



 schwache Heizung, hoher Verbrauch, teurer Unterhalt, kein Fenstereinklemmschutz



ADAC-URTEIL			
2,5	AUTOTEST		
4,3	AUTOKOSTEN		
	Zielgruppencheck		
2,8	Familie		
3,5	Stadtverkehr		
2,4	Senioren		
2,3	Langstrecke		
2,6	Transport		
2,5	Fahrspaß		
3,4	Preis/Leistung		

Stand: Juli 2016 Text: Christoph Pauly

2,6 KAR

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Der Qashqai zeigt sich insgesamt solide verarbeitet, bietet aber im Detail noch Raum für Verbesserungen. Die Karosserie ist sauber gefertigt und gefällt mit gleichmäßig verlaufenden Spaltmaßen und gut eingepassten Anbauteilen. Auf den zweiten Blick offenbart sich aber die eine oder andere unschöne Schlamperei. So sind die Türrahmen mehrteilig geschweißt, die Bördelkanten nicht ideal versiegelt und man findet teils scharfe Kanten im Motorraum und an der Tankklappe vor. Das alles ist nicht dramatisch, schmälert aber den sonst positiven Gesamteindruck. Der Kofferraum ist gut ausgekleidet, wobei auch hier Details wie die billig wirkende Kofferraummatte stören. Der Motorraum ist von unten gut verkleidet, nur im hinteren Bereich ist der Unterboden zerklüftet und unverkleidet. Front- und Heckschürzen verfügen jeweils über unlackierte untere Hälften, bei denen versehentliches Anecken nicht so schnell auffällt. An den Türen gibt es zwar Stoßleisten, diese sind aber sehr tief verbaut und dienen damit mehr der Optik als dem Schutz vor Remplern. Die Radhausumrandungen bestehen ganz im Sinne der Offroad-Optik ebenfalls aus unlackiertem Kunststoff.

Der Innenraum präsentiert sich dank der weitgehend hochwertig wirkenden Oberflächen optisch ansprechend: Silberne Elemente, Ledereinsätze und Applikationen in Klavierlackoptik versprühen Chic. Der obere Teil des Armaturenbretts ist geschäumt und besitzt eine angenehme Haptik. Die Türschweller sind mittels zweier Dichtlippen und einer zusätzlichen Dichtleiste an der Türunterkante gut gegen Verschmutzung geschützt, es fehlen aber Schwellerschutzleisten.

Nicht perfekt präsentiert sich der Innenraum an einigen Stellen, die nicht im direkten Sichtfeld der Insassen liegen. Weder der untere Teil des Armaturenbretts noch die Türverkleidungen sind geschäumt, der harte Kunststoff dort fühlt sich billig an. Die schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten (kein Gasdruckdämpfer, der zusätzlich beim Anheben unterstützen würde). 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.

2,8

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Qashqai ist gut, die Dimensionen des Autos sind klassenüblich. Es stehen vier vollwertige Sitzplätze und ein schmaler Notsitz hinten in der Mitte zur Verfügung. Die zulässige Zuladung beträgt recht knapp bemessene 435 kg. Mit dem 163 PS starken Benzinmotor sind Anhängelasten von 1.500 kg (gebremst) bzw. 695 kg (ungebremst) erlaubt. Wer den Qashqai als Zugfahrzeug nutzen möchte, muss eventuell auf den 130 PS starken Diesel zurückgreifen, da dann die Anhängelast etwas großzügiger ausfällt (1.800 kg gebremst). Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg Gepäck mittels der beim Tekna serienmäßigen Dachreling transportiert werden.

Obwohl die Tankgröße gegenüber dem Vorgänger um 10 l geschrumpft ist, sind mit dem nun verbauten 55 l Kraftstofftank auf Basis des EcoTest Verbrauchs rund 775 km Reichweite möglich. Durch die hohe zulässige Stützlast von 100 kg lassen sich auf der Anhängerkupplung zwei schwere E-Bikes samt Fahrradträger transportieren.

Für das Fahrzeug gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich bei einem Reifenschaden schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Ersatzrad ist ab Werk nicht erhältlich, kann aber im Zubehör geordert werden. Auch einen Wagenheber und Bordwerkzeug sucht man ab Werk vergebens.

2,7

Sicht

Im Sichtkapitel schneidet das SUV zufriedenstellend ab. Die Rundumsicht ist noch akzeptabel, wobei vor allem nach schräg hinten das Fahrzeug unübersichtlich ist - das zusätzliche Dreiecksfenster hinten ist zu weit oben angebracht, wodurch es kaum die Sicht verbessert. Die C-Säule wirkt sehr voluminös und sichtbehindernd. Sowohl die Fahrzeugfront als auch das Heck lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Hindernisse vor dem Fahrzeug sind befriedigend einsehbar. Die Scheibenwischer sorgen für ein gutes bis zufriedenstellendes Wischergebnis. Ein im unteren Bereich beheizbare Frontscheibe, die die Scheibenwischer von Eis befreit, ist nur in der Top-Ausstattung Tekna verbaut.

Dank der erhöhten Sitzposition hat man einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. In den groß dimensionierten Außenspiegeln wird ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs wiedergegeben, es fehlen aber asphärische Bereiche in den Spiegeln, die den toten Winkel verkleinern würden. Helles LED-Tagfahrlicht findet man in allen Versionen serienmäßig an Bord. Der Qashqai Tekna ist mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die für eine sehr gute Ausleuchtung der Straße sorgen. Über eine Kurven- oder Abbiegelichtfunktion verfügen sie aber nicht. Das serienmäßig verbaute Fahrerassistenz-Paket beinhaltet auch einen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht situationsabhängig selbstständig ein- und ausschaltet. Auch Parksensoren vorn und hinten sowie eine 360°-Rundumkamera (vier Kameras erzeugen ein 360° Kamerabild aus der Vogelperspektive) sowie ein automatischer Einparkassistent sind Serie.

Der Innenspiegel blendet zwar bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, das Sichtfeld im Innenspiegel ist aber recht klein. Niedrige Objekte hinter dem Fahrzeug lassen sich aufgrund der hohen Karosserie nur sehr schlecht erkennen - die serienmäßige Rückfahrkamera ist hier Gold wert.

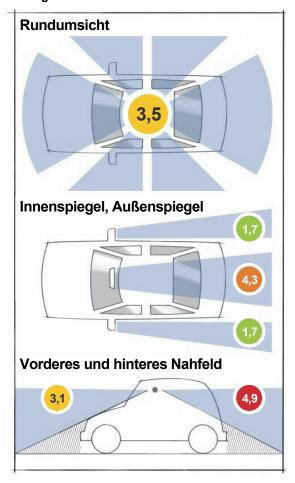


Ein-/Ausstieg

Das SUV ist in der Tekna Ausstattung serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, der Motor startet per Knopfdruck. Es gibt keine Komfortfunktionen wie z.B. die Möglichkeit, die Fenster mit der Fernbedienung zu öffnen oder schließen. Die Türaufhalter sind kräftig genug, sodass die Türen auch an Steigungen offen bleiben. Sie besitzen aber nur zwei Rastungen, wodurch die Türen in der ersten Rastung schon recht weit öffnen und in engen Parklücken ans Nachbarauto schlagen können.



Trotz der teilversenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.



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

Vorn wie hinten steigt man im Qashqai recht bequem ein und aus. Der Sitz ist in fast optimaler Höhe angeordnet und der Schweller ist nicht besonders breit. Störend ist lediglich der recht hohe Schweller, wodurch man die Beine etwas weiter anheben muss, sowie die schräg verlaufenden Säulen der Frontscheibe, welche die Kopffreiheit beim Einsteigen etwas einschränken.

Auch in den Fond gelangt man dank der großen Türen recht bequem, wenngleich der Radlauf etwas weit in der Türausschnitt hineinragt und man sich daran schnell mal die Kleidung verschmutzt. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen, außer für den Fahrer. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten das Vorfeld des Fahrzeugs.

Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless

2,3

Kofferraum-Volumen*

In den Kofferraum passen bis zur Gepäckraumabdeckung 365 l (variabler Ladeboden in unterster Position) - damit ist der Kofferraum annähernd gleich groß wie beim Vorgänger. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, sind es bis unters Dach 540 l. Dann passen bis zu acht handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum.

Großzügig fällt das Gepäckabteil aus, wenn man die Rücksitzlehnen umklappt. Gemessen bis zur Fensterunterkante liegt das Volumen bei 740 l. Bis zum Dach beladen passen maximal 1.325 l in den Qashqai.



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

2,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum ist gut zugänglich. Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen. Zum Schließen gibt es eine Griffmulde in der Heckklappe, die aber nicht perfekt positioniert ist. Die Heckklappe schwingt weit auf, wodurch Personen bis über 1,90 m darunter Platz finden. Die Kofferraumöffnung des SUV ist sehr großzügig gestaltet, was das Beladen mit sperrigen Gegenständen erleichtert. Das Kofferraumformat ist praktisch und sinnvoll. Ist das in dieser Ausstattung serienmäßige Flexi-Board (variabler Ladeboden) in oberer Stellung eingelegt, ist der Ladeboden mit der Ladekante bündig, es stört keine Kante. Bei umgelegter Rücksitzlehne ist der Ladeboden mit oben eingelegtem Ladeboden durchgehend eben. Nicht ideal ist, dass der variable Ladeboden in oberer Stellung nur für ein Gewicht bis 50 kg ausgelegt ist.

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



Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert weitgehend tadellos und mit wenig Kraftaufwand. Kleines Gepäck kann man unter dem variablen Ladeboden verstauen (wenn in oberer Stellung). Zusätzlich gibt es links und rechts ein kleines Fach sowie Verzurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck. Zusätzliche Gepäcknetze und eine 12V-Ladedose im Kofferraum fehlen.

Da es keine Halterungen für die Gurte gibt, müssen diese zur Seite gehalten werden und können bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehnen eingeklemmt und beschädigt werden.

2.1 INNENRAUM

2,0

Bedienung

Die meisten Schalter und Funktionen des Qashqai sind logisch angeordnet und lassen sich nach kurzer Eingewöhnung problemlos bedienen. Nur in einigen kleineren Punkten gibt es noch Nachholbedarf. So ist der Lichtschalter immer noch im Blinkerhebel integriert - zum einen ist der Drehknopf schlecht greifbar, zum anderen bei Nacht unbeleuchtet, wodurch die Stellung des Lichtschalters nicht erkennbar ist. Ebenfalls im Blinkerhebel integriert ist der Schalter für die Nebelleuchten. Nicht perfekt sind die Sitzeinsteller der Beifahrerseite. Der Hebel für die Lehnenneigung ist schlecht erreichbar und die Neigung lässt sich nur grob gerastert



Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität des Nissan Qashqai sind zufriedenstellend.

einstellen. Der Fahrer kann auf die gut erreichbaren Knöpfe der elektrischen Sitzeinstellung zurückgreifen. Die Innenraumbeleuchtung ist zufriedenstellend. Vorne gibt es separate Leseleuchten, die hinteren Insassen müssen mit einer zentralen Leuchte auskommen. Die meisten Schalter sind zwar gut beleuchtet, einige Bedienelemente wie Fensterheberschalter (außer der für den Fahrer), Schalter für Innenleuchten oder die Drehräder der Luftdüsen sind unbeleuchtet und bei Dunkelheit schlecht erkennbar.

🕣 Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Länge einstellen. Sowohl die Pedale, als auch der Schalthebel sind gut bis zufriedenstellend erreichbar. Die Scheibenwischer für die Fronscheibe werden mittels Regensensor gesteuert, die Empfindlichkeit lässt sich einstellen. Der Heckwischer besitzt eine Intervall- und Permanentschaltung. Der Schalter für die Spiegeleinstellung ist gut erreichbar in der Fahrertüre verbaut. Die Spiegel sind nicht nur elektrisch einstell- und beheizbar, sondern lassen sich in der getesteten Ausstattung auch elektrisch anklappen. Bei nicht richtig verschlossener Tür oder Heckklappe wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Eine Überwachung der Motorhaube fehlt aber. Das in dieser Ausstattung serienmäßige Radio- und Navigationssystem ist in optimaler Höhe positioniert, lässt sich mittels Touchscreen und den Eingabetasten für die wichtigsten Funktionen einfach bedienen und ist in seiner Funktion logisch aufgebaut. Das Bedienteil für die serienmäßige Klimaautomatik ist in guter Höhe angeordnet und intuitiv bedienbar. Die Schalter für die Heckscheibenheizung (mit Abschaltautomatik) und Umluftschaltung sind gut erreichbar. Ablagen gibt es im Qashqai reichlich. Vorn findet man praktische Fächer in der Mittelkonsole, Becherhalter und Flaschenhalter in den Türen. Aber auch im Fond wurde mit Ablagen nicht gegeizt. Hier gibt es Lehnentaschen, kleine Türfächer, Becherhalter in der Mittelarmlehne und eine 12-V-Buchse. Nur Flaschenhalter für große Flaschen sucht man vergebens. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet, aber vom Format her nicht ideal. Perfekt ablesen lassen sich die weiß beleuchteten Tachoinstrumente, die klar gezeichnet sind und einen guten Kontrast bieten. Das in allen Varianten serienmäßige Farbdisplay zwischen Tacho und Drehzahlmesser beinhaltet alle wichtigen Informationen zu Verbrauch und Reichweite. Zusätzliche Funktionen wie die Anzeige des eingesparten CO2 während der Motor-Stopp-Phasen oder die Abspeicherung des günstigsten Verbrauchswertes motivieren den Fahrer, möglichst sparsam zu fahren. Im Infodisplay wird auch die eingestellte Geschwindigkeit des serienmäßigen Tempomats und Limiters angezeigt.

Die vier elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung, zudem fehlt ihnen ein Fenstereinklemmschutz. Nur das Fahrerfenster besitzt eine Auf-/Abwärtsautomatik.

^{2,0} Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus. Die Vordersitze lassen sich für 1,90 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit würde für weit größere Personen ausreichen (2,05 m). Dank der guten Innenbreite findet man ein angenehmes Raumgefühl vor, auch wenn die hohe Fensterlinie und breite Mittelkonsole einengend wirken kann.

1,9 Raumangebot hinten*

Im Fond fallen die Platzverhältnisse ähnlich großzügig aus wie vorn. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten immer noch über 1,90 m große Personen genügend Beinfreiheit vor. Auch die Kopffreiheit fällt entsprechend großzügig aus. Zwei Personen haben dank der guten Innenbreite genügend Platz. Für drei Personen wird es aber schon eng. Das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend, auch wenn die sehr hohe Fensterlinie und die breiten Dachsäulen direkt neben den Köpfen der Insassen das Raumgefühl etwas einschränken.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen haben Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz

4,0

Innenraum-Variabilität

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

2,6

KOMFORT



Federung

Das Fahrwerk des stärksten Qashqai-Modells ist recht straff ausgelegt, wodurch ein sportlicher Fahreindruck entsteht. Der Komfort leidet darunter etwas, fällt insgesamt aber alltagstauglich aus. Lange Wellen bringen den Qashqai nicht zum Nachschwingen, er liegt stets satt auf der Straße. Kurze Wellen bringen Unruhe in das Auto - gerade bei aufeinanderfolgenden Anregungen, dann neigt der Nissan zum Stuckern. Einzelhindernisse und Querfugen werden ordentlich pariert, Kopfsteinpflaster dringt schon stärker zu den Insassen durch. Der Langsamfahrkomfort geht noch in Ordnung, der Qashqai wirkt in der Stadt aber recht steifbeinig und schüttelt die Insassen. Wank- und Nickbewegungen werden recht wirksam unterbunden, das SUV wirkt dadurch nicht so träge, wie es die Karosserieform vermuten lässt. Rauer Fahrbahnbelag dringt nur gedämpft in den Innenraum vor.



Sitze

Neben der Längsposition und Lehnenneigung lassen sich die vorderen Sitze über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen. Die Sitzlehne des Fahrersitzes ist insgesamt gut konturiert, bietet dem Rücken festen Halt und sorgt auch auf längeren Strecken für guten Sitzkomfort. Für den Fahrer und Beifahrer gibt es eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist gut.

Auch die Sitzfläche ist angenehm konturiert, fällt aber für sehr große Personen etwas zu kurz aus und bietet dadurch den Oberschenkeln keinen idealen Halt. Die Sitzlehne ist auch für große Personen hoch genug. Der Fahrersitz ist insgesamt angenehm gepolstert. Die Atmungsaktivität der Sitzbezüge ist zufriedenstellend. Insgesamt findet man im Qashqai schnell eine angenehme Sitzposition. Die Lehnen der äußeren Rücksitze sind akzeptabel konturiert und bieten zufriedenstellenden Halt. Die äußeren Sitzwangen sind aber nicht ideal ausgeformt und drücken deshalb leicht im seitlichen Bereich. Zusätzlich schlägt der Ellenbogen daran an. Die Sitzflächen sind kaum konturiert und man rutscht haltlos hin und her. Sie sind zudem sehr kurz und in ihrer Neigung nicht ideal. Bei größeren Mitfahrern haben die Oberschenkel dadurch keine Auflage und man sitzt in wenig entspannter Hockstellung. Der hintere Mittelsitz ist sehr ungünstig ausgeführt. Man findet keinen Halt, sitzt insgesamt sehr unbequem und sowohl der Lehnenbereich als auch die Sitzfläche drücken stark.

2,2

Innengeräusch

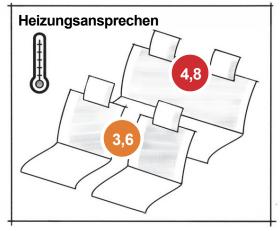
Mit einem gemessenen Geräuschpegel von 68,4 dB(A) kann der Nissan Qashqai 1.6 DIG-T ein gutes Ergebnis beim Innengeräusch einfahren. Der Motor dröhnt unter Last bei hohen Drehzahlen, bleibt sonst aber im Hintergrund. Bei den Windgeräuschen zeigt der Qashqai keine Auffälligkeiten und ist gerade für einen SUV leise. Die Fahrgeräusche sind gut gedämmt und fallen dadurch kaum auf.

3,0

Klimatisierung

In der getesteten Ausstattung findet man serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Fahrer und Beifahrer können sich damit separat die Temperatur vorwählen. Die Luftmengenverteilung ist nur für beide zusammen einstellbar, jeder Bereich (oben, Mitte, unten) lässt sich dabei separat anwählen.

Nicht überzeugen kann die Heizleistung. Schon vorne dauert es lange, bis es bei kalten Außentemperaturen warm wird. Nochmals deutlich schwächer wird der Fond aufgeheizt. Im Fußraum der hinteren Insassen kommt so gut wie keine Wärme an.



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



MOTOR/ANTRIEB

Fahrleistungen*

Mit dem stärksten erhältlichen Qashqai ist man stets ausreichend motorisiert. Der 1,6 Liter große Vierzylinder leistet 163 PS und stellt bei 2.000 1/min 240 Nm zur Verfügung. Damit erreicht er laut Hersteller 200 km/h Höchstgeschwindigkeit und beschleunigt in 9,1 s aus dem Stand auf Tempo 100. Überholmanöver lassen sich zügig und damit gefahrlos absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h (gefahren im zweiten und dritten Gang) benötigt das Fahrzeug rund 5,4 s. Die Elastizität des Turbobenziners ist gut, nur im sechsten Gang fehlt es deutlich an Durchzug. Dadurch muss man öfters einen Gang zurückschalten, möchte man stärker beschleunigen. Die Messwerte: Im vierten Gang vergehen 8,4 s von 60 auf 100 km/h, im fünften 12,2 s.

Im spritsparend lang übersetzten sechsten Gang dauert es lange 20,7 s, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen.

2,5

Laufkultur

Die Vibrationen des Vierzylinders sind ordentlich gedämpft, lassen sich jedoch an Lenkrad, Schaltknauf und Pedalen noch erfühlen - störend werden sie aber nie. Akustisch hält sich der Motor weniger zurück, er ist stets vernehmbar, gerade unter Last und bei hohen Drehzahlen. Das akustische Verhalten ist insgesamt aber noch gut.



Schaltung

Das Anfahren klappt nicht perfekt. Da das Kupplungspedal recht wenig Rückmeldung bietet und der Motor zackig hochdreht, fährt man in der Gewöhnungsphase meist mit zu hoher Drehzahl an. Wenn man die Kupplung beim Schalten etwas ruppiger bedient, sind recht deutliche Schaltschläge vorhanden und das Fahrzeug ruckelt.

Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Gänge lassen sich leichtgängig und recht präzise einlegen, die maximalen Schaltgeschwindigkeiten liegen hoch und die Schaltwege gehen in Ordnung. Der Rückwärtsgang ist mit einem Sperrring gegen unabsichtliches Einlegen gesichert und lässt sich auch bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug weitgehend geräuschlos einlegen. Die Berganfahrhilfe hindert das Fahrzeug beim Anfahren an Steigungen am Zurückrollen. Die Schaltpunktanzeige ist zufriedenstellend einsehbar, funktioniert zuverlässig und gibt sinnvolle Schaltempfehlungen. Das hilft dem Fahrer Kraftstoff zu sparen. Als nettes Gimmick wird dem Fahrer beim Abstellen des Motors der auf der Fahrt erzielte Durchschnittsverbrauch im Vergleich zum bisherigen Bestwert angezeigt. Durch diese Funktion soll der Fahrer zusätzlich zu einer spritsparenden Fahrweise animiert werden, um möglichst neue Bestwerte zu erreichen. Gut abgestimmt ist das Start-Stopp-System. Nach dem Abstellen des Motors kann bereits wieder der erste Gang eingelegt werden und der Motor springt dann nach dem Betätigen der Kupplung spontan wieder an. Als nettes Extra werden während der Stopp-Phase die durch das Start-Stopp-System bereits eingesparten CO2-Emissionen angezeigt.

2,3

Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes geben kaum Anlass zur Kritik. Für die gängigen Geschwindigkeiten steht immer ein geeigneter Gang parat, wodurch nicht bei jeder kleinen Geschwindigkeitsänderung sofort geschaltet werden muss. Durch den lang ausgelegten sechsten Gang fährt man bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) mit recht niedrigen Motordrehzahlen (ca. 2.800 1/min). Bei höheren Geschwindigkeiten muss man allerdings an Steigungen oder beim Beschleunigen oft einen Gang zurück schalten, da der Motor im sechsten Gang wenig Zugkraftreserven hat.



FAHREIGENSCHAFTEN



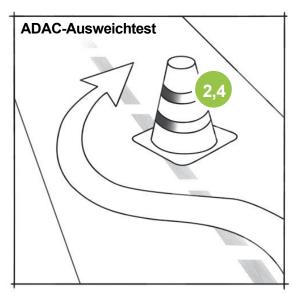
Fahrstabilität

Der Nissan Qashqai zeigt bei einem plötzlichen Lenkimpuls ein stabiles Verhalten und pendelt nur leicht nach. Das Fahrzeug bleibt dabei zu jeder Zeit sicher beherrschbar. Der Geradeauslauf ist gut, beim Bremsen oder Beschleunigen zieht das Fahrzeug kaum zur Seite und hält gut seine Spur. Auch bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen wird der Qashqai kaum versetzt. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Qashqai insgesamt gut ab. Das Fahrzeug lenkt sehr spontan an, was zu einem leicht nachdrängenden Heck führt.



Lenkt man wieder in Richtung der ursprünglichen Spur, regelt das ESP konsequent und bremst das Fahrzeug stark ab, was zu einem untersteuernden, aber problemlosen Fahrverhalten führt - das SUV kann sicher in die Ausfahrgasse gelenkt werden. Das Kurvenverhalten des Qashqai ist sicher, der Grenzbereich kündigt sich früh an und fällt breit aus. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen zwar nicht besonders hoch, der breite Grenzbereich vermittelt aber dem Normalfahrer ein sicheres Fahrgefühl. Neigt das Fahrzeug zu stärkerem untersteuern, greift das elektronische Stabilitätsprogramm ein und unterstützt den Fahrer, das Fahrzeug wieder unter Kontrolle zu bringen. Bei einem Lastwechsel drängt das Fahrzeug nur leicht mit dem Heck und bleibt dabei immer sicher beherrschbar.

Die Traktion des Fronttrieblers lässt zu wünschen übrig. Der starke Motor sorgt schon auf leicht feuchtem Asphalt oder beim Abbiegen für durchdrehende Vorderräder. Die elektronische Stabilitätskontrolle, die durch Bremseneingriffe die Traktion sicherstellen soll, regelt zu zaghaft und lässt viel Schlupf zu.



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 bietet insgesamt eine zufriedenstellende Abstimmung. Das Lenkgefühl könnte aber besser sein: Es stellt sich ein teigiges Gefühl ein, das nicht zum sportlich orientierten Auftritt des Qahqai 1.6 DIG-T passen mag. Auch die Lenkradrückstellung ist verbesserungswürdig, meist findet das Volant nicht von selbst in die Mittenstellung zurück. Lenkbefehle mit geringem Lenkwinkel werden aber ohne großen Verzug umgesetzt, nur bei größeren Lenkwinkeln lenkt die Hinterachse etwas verzögert mit. Die Zielgenaugkeit leidet darunter etwas, ist aber dennoch als gut zu bewerten. Die Lenkkräfte beim Rangieren im Stand fallen nicht zu hoch aus. Im einstellbaren Sportmodus erhält man durch die höheren Lenkkräfte während der Fahrt etwas mehr Gefühl für das Auto, die Lenkung ist dann aber für den normalen Betrieb inklusive Einpark- und Rangiersituationen doch zu schwergängig. Die Lenkung zeigt sich insgesamt recht indirekt ausgelegt – über drei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag erfordern beim Rangieren viel Kurbelei.

Der Wendekreis fällt mit 11,5 m für diese Fahrzeugklasse sehr groß aus.

2,1

Bremse

Beim Bremsweg erzielt der Qashqai ein gutes Ergebnis. Aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt der ermittelte Bremsweg durchschnittlich 36,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy 3 der Größe 215/55 R18 99V). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve zeigt der Qashqai ein stabiles Verhalten, das leicht drängende Heck wird vom ESP eingeregelt und beeinflusst die Spurstabilität nicht.

1,6 SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit -Assistenzsysteme

Für den Qashqai ist eine Vielzahl an Fahrerassistenzsystemen erhältlich. Wenn man alle lieferbaren Systeme haben möchte, muss man aber die Tekna-Ausstattung ordern. Das Safety Shield 360°, das unter anderem einen Totwinkelassistenten und eine Müdigkeitserkennung beinhaltet, gibt es nur für die Top-Ausstattung.

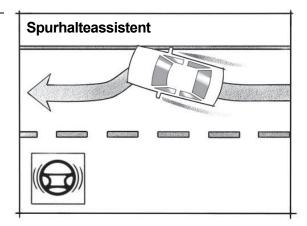
• Neben ESP und einem Bremsassistenten sind in allen Qashqai-Varianten serienmäßig ein Geschwindigkeitslimiter sowie ein mittels Sensoren im Reifen direkt messendes Reifendruckkontrollsystem verbaut. Zusätzlich findet man im Tekna das Fahrerassistenz-Paket an Bord, das neben einem autonomen Notbrems-, Fernlicht- und Spurassistenten auch eine Verkehrszeichenerkennung beinhaltet. Der vorausschauende Notbremsassistent erkennt - auch bei Stadtgeschwindigkeiten - mittels Radarsensor einen drohenden Auffahrunfall, gibt eine Kollisionswarnung aus, unterstützt den Fahrer bei einer zu schwachen Bremsung und leitet notfalls automatisch eine Bremsung ein, um die Kollisionsgeschwindigkeit mit einem vorausfahrenden Fahrzeug zu reduzieren bzw. den Unfall ganz zu vermeiden. Der Fernlichtassistent erkennt über eine Kamera entgegenkommende oder vorausfahrende Fahrzeuge und schaltet das Fernlicht automatisch ein und aus. Über die gleiche Kamera werden auch Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. Überholverbote erkannt und dem Fahrer eingeblendet. Der Spurverlassenswarner scannt die Fahrbahnmarkierungen und warnt den Fahrer beim Verlassen der Spur. Unbeabsichtigtes Starten des Motors ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal angelassen werden kann.

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

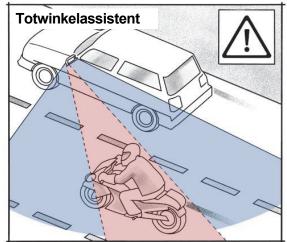


Passive Sicherheit - Insassen

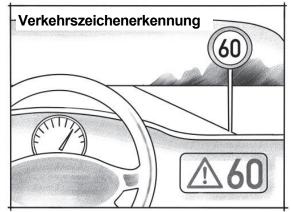
Bei den ADAC Crashtests erhält der Qashqai für die Insassensicherheit gute 88 Prozent der möglichen Punkte. In Summe erreicht der Nissan Qashqai fünf Sterne im ADAC Crashtest. Das Fahrzeug besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und durchgehende Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für 1,95 m große Personen und befinden sich nahe am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls gut wirken zu können.



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.



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.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar. Beide Vordersitze sind mit Gurtwarner ausgestattet. Für die hinteren Insassen wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt. Schnallt sich während der Fahrt im Fond jemand ab, wird der Fahrer entsprechend darauf aufmerksam gemacht.

Bei den Kopfstützen im Fond gibt es Verbesserungsbedarf. Der Einstellbereich nach oben ist zu gering, deshalb bieten sie nur sehr kleinen Personen (bis ca. 1,60 m) ein gewisses Schutzpotential. Zudem befinden sich die Fond-Kopfstützen relativ weit vom Kopf entfernt. Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine optimal erreichbaren Halter im Fahrzeug - beides liegt unter dem Kofferraumboden und ist somit bei voll beladenem Kofferraum kaum noch zu erreichen.



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

2,0

Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erhält der Qashqai bei den ADAC Crashtests gute 83 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. Es gibt leicht bedienbare Isofix-Halterungen samt Ankerhaken. Die normalen Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte ideal platziert und die Sitzform ermöglicht eine stabile Fixierung der Kindersitze. Auch hohe Kindersitze können problemlos montiert werden. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze ebenfalls problemlos mit den Gurten befestigen.

Der Mittelsitz im Fond ist laut Hersteller nicht zum Transport von Kindersitzen geeignet - beim Vorgänger durften hier noch Kindersitze montiert werden. Drei Kindersitze hätten im Qashqai ohnehin nicht nebeneinander Platz. Die elektrischen Fensterheber besitzen keinen Fenstereinklemmschutz. Auf den äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz sind zwar laut Betriebsanleitung alle Kindersitzklassen erlaubt, allerdings gibt Nissan in der Bedienungsanleitung nur einige geeignete Kindersitzmodelle an. Es fehlen eindeutige Angaben, ob auch die Verwendung von Universal-Kindersitzen möglich ist.

2,3

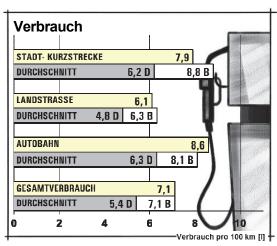
Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Qashqai ist gut. Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeuge noch gute 69 Prozent der möglichen Punkten. Die Front und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind so gestaltet, dass das Verletzungsrisiko für Fußgänger möglichst gering ausfällt. Im Bereich des Fensterrahmens und an den seitlichen Bereichen der Motorhaube ist das Verletzungsrisiko für Fußgänger aber erhöht - hier gibt es noch Verbesserungspotential.

3,5 UMWELT/ECOTEST

42 Verbrauch/CO2*

Der Turbomotor hat einen zu hohen Verbrauch, sowohl in der Stadt als auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus, wo der Motor zur Kühlung der Bauteile mehr Benzin einspritzen muss. Lediglich auf der Landstraße bei entspannter Fahrweise kann der Motor einigermaßen sparsam bewegt werden. Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 192 g/km erreicht der Qashqai 1,6 DIG-T mäßige 18 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Der resultierende Kraftstoffverbrauch liegt bei durchschnittlich 7,1 l/100 km. Innerorts sind es 7,9 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 8,6 l pro 100 km.



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

Schadstoffe

Beim Schadstoffausstoß schneidet der Qashqai mit dem 163 PS starken Benzinmotor mittelmäßig ab. Vor allem aufgrund der erhöhten CO-Emissionen (durch die Anfettung des Sprit-Luft-Gemischs im Autobahnzyklus) und des hohen Partikelausstoßes reicht es im Schadstoffkapitel für den Direkteinspritzer nur für 33 Punkte. In der Summe langt es für den Qashqai mit 51 Punkten gerade so für drei Sterne im ADAC EcoTest.

4,3 AUTOKOSTEN

Betriebskosten*

Da der Verbrauch hoch ausfällt und zudem im Vergleich zum Diesel teureres Superbenzin benötigt wird, fallen die Betriebskosten entsprechend hoch aus.

4,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für die Beurteilung lagen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

Auch eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km ist bei Nissan obligatorisch.

Wertstabilität*

Der Qashqai hat für den betrachteten Zeitraum von vier Jahren bei 15.000 Kilometern Jahresfahrleistung einen zufriedenstellenden Restwertverlauf.

3.1

Kosten für Anschaffung*

🛑 🛮 In der getesteten, höchsten Ausstattungsvariante Tekna kostet der Qashqai 1.6 DIG-T 30.650 Euro. Für ein Fahrzeug dieser Kategorie ist dieser Preis sehr hoch - wenn auch die serienmäßige Ausstattung sehr umfangreich ist: Fahrerassistenz-Paket, Navigationssystem, Lederlenkrad, Klimautomatik und einiges mehr ist dann bereits an Bord.

Fixkosten*

🖨 Auch bei den Fixkosten kann der Nissan nicht punkten: Jährlich werden für das Fahrzeug 120 Euro an KFZ-Steuer fällig. Die Versicherungsklasseneinstufungen kommen dem Fahrzeughalter teuer (KH: 17; TK:19; VK:23).

Monatliche Gesamtkosten*

🖨 Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten kann der Qashqai durch die schlechten Einzelbewertungen im Wirtschaftlichkeitskapitel ebenfalls nur ein negatives Ergebnis einfahren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

ТҮР	1.2 DIG-T	1.6 DIG-T	1.5 dCi	1.6 dCi
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1618	4/1461	4/1598
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	120 (163)	81 (110)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	190/2000	240/2000	260/1750	320/1750
0-100 km/h[s]	10,6	9,1	11,9	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	200	182	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6 I S	5,8 I S	3,8 I D	4,4 I D
CO2 [g/km]	129	134	99	116
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/19	17/23/19	14/19/22	14/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	92	112	150	194
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	528	620	476	574
Preis [Euro]	19.990	26.090	21.890	27.890

Aufbau

= Stufenheck ST

= Schrägheck CP = Coupe

= Cabriolet = Roadster = Kombi

= Kleintransporter HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter

= Bus SUV = Sport Utility Vehicle = Geländewagen = Pick-Up

Versicherung = KFZ-Haftpfl. = Vollkasko

= Teilkasko

Kraftstoff

= Nomalbenzin = Superbenzin = SuperPlus D = Diesel = Flüssiggas

= Erdgas = Strom

DATEN UND MESSWERTE	
4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1618 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	5600 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R19
Reifengröße (Testwagen)	215/55R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,01
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,1 I
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/6,1/8,6
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	138 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	192 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4377/1806/1590 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiege	
Leergewicht/Zuladung	1450 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	365 I/740 I
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 I
Reichweite	775 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN	
Monatliche Betriebskosten	120 Euro
Monatliche Werkstattkosten	69 Euro
Monatliche Fixkosten	116 Euro
Monatlicher Wertverlust	356 Euro
Monatliche Gesamtkosten	661 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/19
Grundpreis	30.650 Euro

NOTENSKALA			
Sehr gutGutBefriedigend	0.6 - 1.5 1.6 - 2.5 2.6 - 3.5	AusreichendMangelhaft	3,6 – 4,5 4,6 – 5,5

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 01.01.2016 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	
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	Serie
Müdigkeitserkennung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Verkehrsschilderkennung (ab acenta)	Serie
INNEN	
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (ab acenta)	Serie
Klimaautomatik (zwei Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (ab acenta)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
AUSSEN	
Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 224
Einparkhilfe vorne (und hinten)	Serie
Lackierung Metallic	580 Euro°

TESTURTEIL

Panorama-Glasdach

° im Testwagen vorhanden

AUTOTEST1

2,5

650 Euro

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