



## Nissan Qashqai 1.6 dCi Tekna

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Nissan hat seinem Qashqai ein Facelift verpasst. Schon beim Einsteigen sieht man: Da hat sich wirklich was getan. Die Materialien wurden aufgewertet, mehr Kunststoffe sind haptisch angenehm weich und die Sitze mit Nappaleder-Paket machen nicht nur optisch etwas her, sondern bieten auch einen guten Sitzkomfort. Die Vordersitze kann man elektrisch einstellen (Beifahrer optional), alle Fensterheber arbeiten vollautomatisch und lassen sich auch mit der Fernbedienung steuern. Das gute Platzangebot ist geblieben, vier Erwachsene samt Gepäck kommen bequem unter. Mehr Komfort bietet nun auch das Fahrwerk, es federt angemessen und lässt sich auch von den großen 19-Zoll-Rädern nicht aus dem Konzept bringen. Der 1,6-l-Dieselmotor bringt den Qashqai zügig in Fahrt und fällt mit seiner Laufkultur nicht störend auf. So empfiehlt er sich auch für längere Strecken. Neben zahlreichen serienmäßigen Komfortausstattungen kommt auch die Sicherheitsausrüstung nicht zu kurz. Schon in Serie bringt der Qashqai in der Tekna-Variante wichtige Unterstützung wie den Notbremsassistenten mit. Für 1.000 Euro Aufpreis gibt es das Safety Shield Paket, dann ist die Sicherheitsausstattung komplett. Angesichts der umfangreichen Ausstattung ruft Nissan einen insgesamt angemessenen Preis auf. Jedoch hat das Angebot im Moment noch einen Haken: die Schadstoffreinigung des Dieselmotors arbeitet nicht angemessen - der Stickoxid-Ausstoß ist immer noch zu hoch. Zwar hat Nissan die Schadstoffwerte gegenüber 2016 deutlich verbessern können (um 25 bis 70 Prozent, innerorts vor allem erheblich weniger). Leider reicht das aber nicht für ein gutes Ergebnis, weil die Ausgangslage sehr schlecht war. Immerhin hat sich der Verbrauch dabei nicht erhöht, er liegt im angemessenen Bereich für die Fahrzeugklasse. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, KIA Sportage, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gutes Platzangebot, bequeme Sitze vorne, LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht Serie

⊖ trotz Verbesserung immer noch hoher NOx-Ausstoß

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **2,2**

### Zielgruppencheck

Familie **3,0**

City **3,5**

60+ **2,3**

Langstrecke **2,9**

Transport **2,9**

Fahrspaß **2,9**

€ Preis/Leistung **2,6**

EcoTest ★☆☆☆☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,9 Verarbeitung

Die Karosserie des Qashqai ist sauber verarbeitet und ihre Bauteile passgenau zusammengesetzt. Die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch etwas Optimierung in der Mitte und im hinteren Bereich vertragen, der vordere Teil unter dem Motor und seitlich ist er aber gut verkleidet und geschützt. Der Innenraum gefällt durch seine wertigen Materialien, im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen vorne wird weicher Kunststoff verbaut. An mehreren Stellen gibt es weich gepolsterte Ledereinlagen. Ab der zweiten Sitzreihe wird auf günstigeres Hartplastik gesetzt. Die Verarbeitung ist tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

⊖ Die Motorhaube muss mit Kraft nach oben gehoben und gleichzeitig der Haltestab an der Haubenunterseite

### 3,0 Alltagstauglichkeit

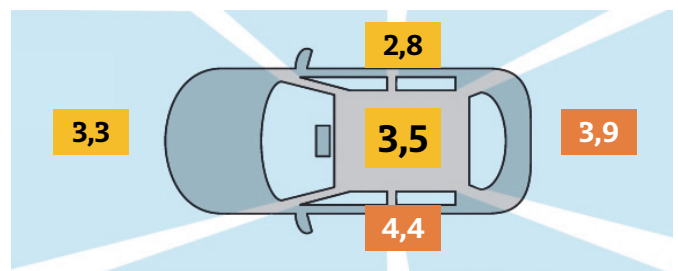
Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs hat der Nissan Qashqai mit seinem 55 Liter Tank einen Aktionsradius von über 945 km. Die Zuladung bei unserem Testfahrzeug fällt mit 465 kg durchschnittlich aus, sie reicht immerhin für vier normalgebaute Erwachsene samt etwas Gepäck. Der Qashqai bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte, der eher als Notsitz angesehen werden sollte. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, Dachträger kann man an den praktischen Dachschienen sicher befestigen. Bis 1.800 kg schwere Anhänger können gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 723 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 100 kg betragen - das reicht selbst für einen Fahrradträger mit zwei schweren Pedelecs. Der Wendekreis des Kompakt-SUV beträgt 11,4 Meter. Mit knapp unter 4,40 m Außenlänge ist der Qashqai noch ausreichend kompakt, als störend in der Stadt kann sich aber die Breite von 2,07 m (inklusive Außenspiegel) erweisen.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifendichtmittel an Bord, das bei einer Reifenpanne nicht immer helfen kann. Ein Notrad gibt es nur über das Zubehörangebot der Händler, ebenso einen Wagenheber und einen Radschlüssel. Ein vollwertiges Reserverad ist gar nicht lieferbar. Dem Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz, der ein sinnvolles Detail bei einem Diesel-Fahrzeug wäre.

ausgefädelt und im Motorraum unten eingefädelt werden - eine wenig kundenfreundliche Lösung.

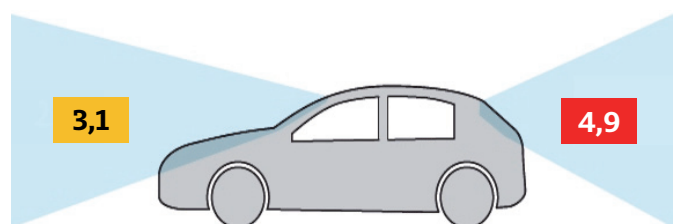


Trotz der teilversenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.



#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

## 2,6 Licht und Sicht

Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick über das Verkehrsgeschehen damit günstig. Während man das hintere Fahrzeugende passabel abschätzen kann, fällt es vorne nicht so leicht, weil sich das vordere Ende dem Fahrerblick entzieht. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten ungünstig, was auch an der recht schmalen Heckscheibe und dem hohen Heckabschluss liegt. Letzteres führt dazu, dass man bodennahe Hindernisse hinter dem Auto schlecht erkennen kann; die serienmäßige Rückfahrkamera ist folglich sehr hilfreich. Parksensoren vorn und hinten gibt es serienmäßig, man kann sie gegen Aufpreis um einen Parkassistenten und 360-Grad-Kameras erweitern. Die Außenspiegel sind zwar schön groß, es fehlt ihnen aber

ein zusätzlicher asphärischer Bereich, um das Verkehrsgeschehen neben und schräg hinter dem Auto leichter einsehen zu können. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Qashqai ein noch zufriedenstellendes Ergebnis erzielen, von Nachteil sind hauptsächlich die breiten C-Säulen.

⊕ In der Tekna-Ausstattung verfügt der Qashqai serienmäßig über Voll-LED-Scheinwerfer mit aktivem Kurvenlicht; das ist vorbildlich, weil es insbesondere auf kurvigen Landstraßen für eine bessere Ausleuchtung sorgt und so einen deutlichen Sicherheitsgewinn bringt. Ein Fernlichtassistent, der bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Verkehrsteilnehmern automatisch abblendet, ist serienmäßig an Bord.

## 2,3 Ein-/Ausstieg

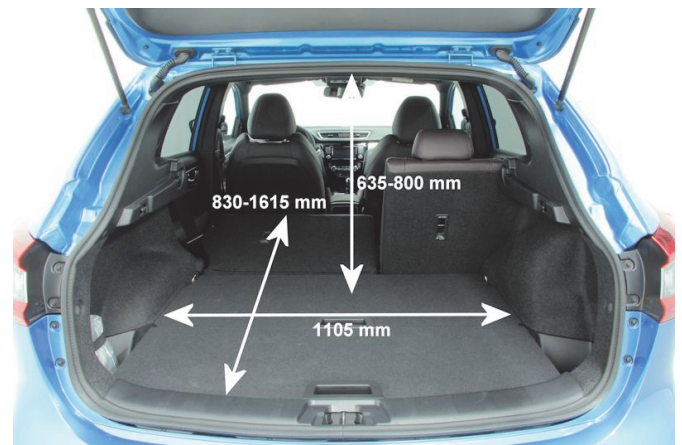
⊕ Der Qashqai bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 55 cm über der Straße in idealer Höhe, außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt etwas hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt's drei Haltegriffe - der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die Türen werden nur an zwei Positionen

sicher gehalten, dazwischen verweilen sie nicht zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Qashqai serienmäßig.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 3,0 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 300 Liter. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere 55 Liter zur Verfügung. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf immerhin 475 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 675 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.260 Liter Volumen verfügbar.



Mit bis zu 475 l Volumen bietet der Kofferraum des Qashqai genügend Platz für das Reisegepäck oder deinen großen Einkauf.

## 2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe ist für den Qashqai nicht erhältlich. Mit der Hand lässt sich die Klappe leicht öffnen und schließen, die elektrische Entriegelung und die praktische Griffmulde in der Innenverkleidungen machen es bequem. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Einziger wirklicher Kritikpunkt ist die hohe Ladekante, sie liegt

77 cm über der Straße, Gepäck muss also weit angehoben werden. Immerhin stört innen an der Ladekante keine Stufe, das macht das Ausladen leicht. Unter der geöffneten Heckklappe muss man sich bis 1,93 m Größe keine Sorgen machen, den Kopf anzustoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer seitlichen Lampe ausgeleuchtet.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücklehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, ein Variieren der Lehnenneigung oder ein verschieben der Rückbank ist nicht möglich. Das Umklappen funktioniert einfach und recht leichtgängig, es müssen weder Kopfstützen abgezogen noch Gurte ausgehängt werden. Es gibt seit-

lich links und rechts jeweils ein Fach im Kofferraumboden, vier Verzurrösen im Bereich der Rückbank und der Ladekante sowie Taschenhaken in der oberen Verkleidung.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich.

## 2,3 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

⊕ Das Lenkrad mit seinem sinnvollem Einstellbereich, der Schalthebel und die Pedale sind passend angeordnet und ergeben eine gute Ergonomie. Die meisten Knöpfe und Schalter sind nach Funktionen gruppiert (z.B. Klimatisierung und Infotainment) und komplett beleuchtet, nur die Drehrädchen der Lüftungsdüsen und die Lichtschalter am Dachhimmel bleiben dunkel. Die klassischen analogen Instrumente ergänzt ein farbiges Display in der Mitte, dort werden alle zusätzlich verfügbaren Informationen und Einstellmöglichkeiten angezeigt. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz und können auch mit der Schlüsselfernbedienung geöffnet und geschlossen werden - vorbildlich, denn bei japanischen oder koreanischen Autos keine Selbstverständlichkeit. Fahrer- und



Der Qashqai überzeugt durch gute Funktionalität und weitgehend saubere Verarbeitung.

Beifahrersitz können elektrisch eingestellt werden, der Sitz des Fahrers hat eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen.

## 2,8 Multimedia/Konnektivität

Das Navigationssystem ist serienmäßig verbaut. Sein Funktionsumfang ist nicht mehr ganz auf aktuellem Stand (z.B. keine Echtzeitverkehrsdaten, nur TMC), dennoch bietet es viele Möglichkeiten. Anschlüsse über AUX oder USB sind vorhanden, ebenso kann man über Bluetooth koppeln oder eine (MP3-)CD abspielen. Kartenaktualisierungen gibt es drei Jahre lang kostenlos. Für zwei Jahre kostenfrei kann man verschiedene Nissan-Apps und -Dienste im Infotain-

mentssystem nutzen - benötigt wird dafür allerdings ein gekoppeltes Handy mit Internetverbindung, wodurch dann doch Kosten entstehen können. Das Radio hat DAB+ integriert. Optional kann man ein BOSE Soundsystem mit acht Lautsprechern und Subwoofer ordern.

⊖ Apple CarPlay und Android Auto sind noch nicht verfügbar.

## 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für gut 1,90 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, weil sich die Sitze nicht weiter nach hinten schieben lassen - die Kopffreiheit würde auch für 2,05 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als großzügig.

## 2,4 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp 1,95 m große Personen Platz. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung; der Kopf recht nah an der C-Säule und der dunkle Dachhimmel wirken

etwas einengend - oder heimelig, ganz nach persönlichem Geschmack.

## 3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es leider nicht. Das Angebot an Ablagen vorne ist ordentlich, es gibt Türfächer mit einer Verstaumöglichkeit für 1-l-Flaschen sowie Becherhalter, zwei offene Ablagefächer und ein geschlossenes unter der Mittelarmlehne.

Hinten stehen kleine Türfächer (in die nur noch 0,5-l-Flaschen passen) und zwei Becherhalter zur Verfügung. Bodenfächer oder Brillenhalter hat der Qashqai keine. Das Handschuhfach ist eher klein und nicht klimatisiert, aber beleuchtet, um sich auch im Dunkeln zurecht zu finden.

## 2,8 KOMFORT

### 2,9 Federung

Die Ausstattungslinie Tekna kommt serienmäßig mit großen 19-Zoll-Rädern. Der niedrige Querschnitt kann beim Federn nicht viel helfen, trotzdem verrichtet das Fahrwerk unter Komfort-Aspekten einen ordentlichen Job. Auf der Autobahn hat man einen guten Federungskomfort, auch auf der Landstraße kann der Qashqai überzeugen, solange nicht herbe Schlaglöcher die Fahrbahn säumen. Denn Kanten oder Querfugen werden nicht so optimal pariert, hier

müssten die Reifen mehr absorbieren oder die Dämpfer noch sensibler ansprechen. Wellige Fahrbahn stört dagegen weniger. Kopfsteinpflaster ist vor allem akustisch im Innenraum präsent. Über Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel innerorts spürt man die eher weiche Vorderachsfederung und unbeladen die recht straffe Hinterachse.

### 2,7 Sitze

Der Fahrersitz verfügt über eine elektrische Einstellung, gegen Aufpreis ist diese auch für den Beifahrersitz lieferbar; dann gibt es für den Fahrer auch eine Memory-Funktion mit zwei Speicherplätzen. Die Vordersitze bieten die üblichen Einstellungsmöglichkeiten inklusive der Höheneinstellung, allerdings keine Justiermöglichkeit für die Neigung. Manuelle 2-Wege-Lordosenstützen sind Serie, im Premium-Leder-Paket gibt es für den Fahrer eine elektrisch einstellbare 4-Wege-Stütze. Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit diesen Einstellmöglichkeiten

eine gute Sitzposition finden können. Sitzlehnen und -flächen sind vorne gut geformt und passend konturiert, sie bieten einen angemessenen Seitenhalt. Nicht ganz so komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt über weniger Kontur und bietet so wenig Seitenhalt, aber selbst für Erwachsene eine passende Sitzposition. Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert und eignet sich damit nur für kürzere Strecken.

### 3,3 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse im Qashqai ist während der Fahrt zwar nicht störend, besonders leise ist das Kompakt-SUV aber auch nicht. Bei 130 km/h haben wir 69,7 dB(A) gemessen, ein passabler Wert. Der Motor selbst ist dabei unauffällig und meist im Hintergrund grummelnd, weil passend

abgestimmt. Es sind allgemeine Fahrgeräusche und deutliche Windgeräusche, die für die akustische Untermauerung sorgen.

## 2,5 Klimatisierung

⊕ Der Qashqai verfügt ab der Acenta-Ausstattung serienmäßig über eine Zweizonen-Klimaautomatik. Gegen Aufpreis kann man eine beheizte Frontscheibe ordern; diese Heizung wird jedoch über feine Heizdrähte umgesetzt, welche nachts bei Gegenlicht Lichtreflexe

verursachen können, die bei einem Teil der Fahrer als störend wahrgenommen werden. Sitzheizung für die vorderen beiden Plätze gibt es serienmäßig, für hinten ist sie nicht lieferbar. Getönte hintere Scheiben gibt es in Serie.

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 1,6-l-Turbodiesel ist der Qashqai gut motorisiert, es stehen bis zu 130 PS und ein maximales Drehmoment von 320 Nm zur Verfügung. Damit lässt sich das Kompakt-SUV schaltfaul fahren, auch wenn unter 1.500 1/min noch recht wenig Leistung an die Kurbelwelle abgegeben wird. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor verzögertes Ansprechen, im mittleren Drehzahlbereich verhält er sich aber lebendig und beschleunigt den Qashqai nachdrücklich. Das spiegelt sich auch in den Messwerten

wider, im vierten und fünften Gang kann er gute Elastizitätswerte erzielen, von 60 auf 100 km/h beschleunigt er in knapp sieben bzw. in 9,6 Sekunden. Im sechsten Gang dauert diese Übung dann schon fast 16 Sekunden, weil der Turbolader bei niedrigen Drehzahlen erst seine Zeit braucht, um den nötigen Druck aufzubauen. Muss es von 60 auf 100 km/h besonders schnell gehen, z.B. beim Überholen, dann kann das in etwa 6,3 Sekunden erledigt werden (im dritten Gang).

### 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Vierzylinder-Dieselmotoren können oft nicht die beste Laufkultur bieten, hier macht der Motor im Qashqai keine Ausnahme. Er ist aber ordentlich gedämmt und fällt bei mittleren Drehzahlen im Innenraum nicht störend auf. Lediglich bei unter 1.500 1/min wird er brummig, wenn man Leistung von ihm fordert. Seine Vibrationen kann er auch nicht vollständig aus dem Innenraum heraushalten, im

Lenkrad und im Schalthebel sind sie leicht zu spüren, besonders unter Last. Insgesamt zeigt er aber eine ordentliche Laufkultur und empfiehlt sich auch für längere Reisen. Bei niedrigen Drehzahlen reagiert er träge auf Gasbefehle, aber ab etwa 1.800 1/min zieht er dann gleichmäßig und nachdrücklich durch.

### 2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist insgesamt präzise geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind aber nicht besonders kurz. Den Rückwärtsgang kann man einfach einlegen, er ist über einen Ring am Schaltknäuf abgesichert. Der Motor hebt im Kupplungsschleifpunkt seine Drehzahl automatisch an, damit er nicht so leicht abgewürgt wird - so klappt das Anfahren einfacher. Insgesamt ist das Getriebe passend lang übersetzt (2.100

U/min bei 130 km/h), das hilft beim schaltfaulen Fahren und ermöglicht trotzdem moderate Drehzahlen für einen günstigeren Verbrauch. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion wie auch die Schaltpunktanzeige arbeiten einwandfrei und praxistauglich. Eine Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse ist Serie.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Das Kompakt-SUV liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in engen Kurven und bei Ausweichmanövern gut beherrschbar - Nissan hat den Qashqai passend abgestimmt. Der Geradeauslauf ist einwandfrei,

Spurrinnen bringen den Japaner nicht wirklich aus der Ruhe. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, alles bleibt aber im sicheren Rahmen. Lupft man

in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich aber gut beherrschen lässt und schon früh vom rigide eingreifenden ESP abgefangen wird. Beim zügigen Anfahren und gleichzeitigem Abbiegen sollte man mit etwas Gefühl Gas geben, um ein durchdrehendes Vorderrad zu vermeiden - die Traktionskontrolle greift hier etwas spät ein. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Qashqai eine etwas durchwachsene Vorstellung ab; er ist voll auf Sicherheit getrimmt und bremst das SUV schon früh rigoros ein. Das führt zu kurzzeitigem starken Untersteuern, Schleudern oder gar Kippen wird jedoch sicher verhindert. Fahrdynamisch kommt hier keine Freude auf, der Japaner geht aber auf Nummer sicher und wird damit auch ungeübten Fahrern gerecht.

## 2,6 Lenkung

Die Lenkung des Qashqai ist passend abgestimmt, sie arbeitet nicht besonders mitteilnehmend, spricht aber ordentlich an. Man kann mit ihr das Kompakt-SUV recht zielgenau durch kurvige Landstraßen schicken und muss nur wenig nachkorrigieren. Die Zentrierung ist gut, um entspannt unterwegs sein zu können. Die Antriebseinflüsse in der Lenkung sind gering und fallen nur in den unteren Gängen unter hoher Last auf. In der Summe eine stimmige Kombination mit dem Auto.

## 2,8 Bremse
























Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der getestete Qashqai durchschnittlich 36,2 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremsanlage spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

## 2,5 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Viele Sicherheitssysteme bringt der Qashqai schon serienmäßig mit. Dazu gehört unter anderem ein Notbremsassistent mit Kollisionswarnung, der bei innerorts-Geschwindigkeiten Kollisionen teilweise ganz verhindern kann und bei höheren Geschwindigkeiten die Aufprallschwere reduziert. Die Verkehrszeichenerkennung (inklusive Abgleich mit Navigationsdaten), die Spurverlassenswarnung, der Tempomat und der manuelle Geschwindigkeitsbegrenzer sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis erhält man einen Spurwechselassistenten, dessen Radarsensoren auch zum Rückwärts-Ausparken genutzt werden, um vor möglichem

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie (ab Nov. 2017)
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Querverkehr zu warnen, sowie eine Müdigkeitserkennung. Das direkt messende Reifendruckkontrollsystem verbaut Nissan serienmäßig.

## 2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest (Stand Februar 2014) erreichte der Qashqai die vollen fünf Sterne - das Facelift-Modell sollte ein vergleichbares Ergebnis erzielen können. Im Kapitel Insassenschutz gibt es 88 Prozent der Punkte. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis fast zwei Meter Größe. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis hinten reichende Kopfairbags sind serienmäßig.

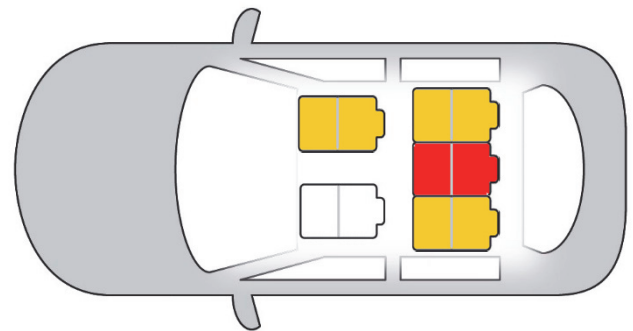
⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für 1,65 m große Personen aus, die meisten Erwachsenen sind also hinten unter Umständen nicht ausreichend vor einem Schleudertrauma geschützt. Das Warndreieck ist zwar rutschfest verstaub, aber unter dem Kofferraumboden im Notfall schlecht zu erreichen.

## 3,0 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Qashqai bei der Kindersicherheit 83 Prozent und damit ein gutes Ergebnis erzielen. Kindersitze können gut angegurtet werden, weil die Gurtschlösser fixiert sind und ausreichend Gurtlänge zur Verfügung steht. Isofix-Halterungen - allerdings ohne iSize-Freigabe - stehen für die hinteren äußeren Sitzplätze zur Verfügung. Kindersitze dürfen prinzipiell auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schlüsselschalter abschaltbar) und auf den beiden äußeren Plätzen hinten montiert werden - der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze vom Hersteller nicht freigegeben. Es empfiehlt sich, die Kindersitze mittels Isofix zu befestigen, weil für einige Modelle die Gurtanklenkpunkte ungünstig liegen. Eine Montageprobe vor dem Kauf ist daher sinnvoll.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 3,1 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz gibt es noch Optimierungsmöglichkeiten. Das hat der Crashtest nach Euro NCAP Norm gezeigt, in dem der Qashqai nur 69 Prozent erzielen konnte. Die Bereiche um die Frontlichter und zu den A-Säulen hin bergen noch ein hohes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß, da sie zu hart gestaltet sind. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt ab November 2017 über

eine Personenerkennung, sie kann Kollisionen in ihrer schwere mildern oder sogar komplett vermeiden.

## 4,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Die größere Karosserie und das gegenüber einem Kompaktwagen höhere Gewicht wirken sich ungünstig auf den Verbrauch aus. Im ADAC EcoTest liegt der Durchschnittsverbrauch bei 5,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 184 Gramm je Kilometer. Im Bereich CO<sub>2</sub> ergibt das überschaubare 22 von maximal 60 möglichen Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



5,4 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 7,1 l Diesel pro 100 km.

## 5,5 Schadstoffe

⊖ Die Schadstoffmessungen im Abgas des Qashqai 1.6 dCi offenbaren den einzigen wirklichen Schwachpunkt des Fahrzeugs: hohe Stickoxidwerte. Auch wenn alle anderen Schadstoffwerte vorbildlich niedrig ausfallen, die problematischen Stickoxide müssen ebenso ausreichend gereinigt werden, und dafür reicht in diesem Modell ein einfacher NOx-Speicherkat offensichtlich nicht aus. An dieser Stelle muss jedoch hervorgehoben werden, dass Nissan große Fortschritte in den letzten Monaten gemacht hat, denn ältere Modelle aus dem vergangenen Jahr hatten

noch schlechtere NOx-Werte. Die Reduktionen durch die neuesten Modifikationen liegen bei 25 bis über 70 Prozent in den Fahrzyklen, wobei besonders innerorts mit warmem Motor erheblich weniger Stickoxid ausgestoßen wird. Da die NOx-Emissionen über alle Zyklen aber immer noch deutlich über dem Grenzwert liegen (EcoTest-Durchschnitt: 240 mg/km, Grenzwert 80 mg/km), gibt es im Schadstoffkapitel leider keine Punkte. Bleiben nur die 22 Punkte für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und damit insgesamt einer von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

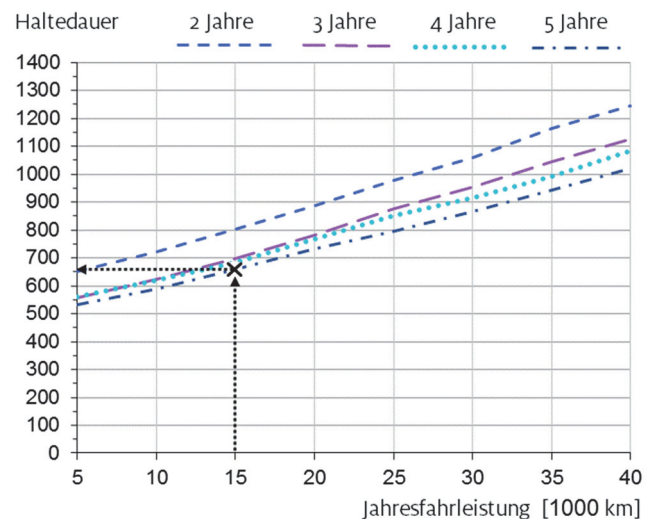
## 2,2 AUTOKOSTEN

### 2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Anschaffungspreis von knapp über 33.000 Euro ist der Qashqai in der getesteten Tekna-Ausstattung mit dem stärkeren Diesel auf den ersten Blick nicht unbedingt ein Schnäppchen. Allerdings hat man schon eine sehr umfangreiche Ausstattung an Bord, die sich mit wenigen Paketen und Extras komplettieren lässt. Die KFZ-Steuer liegt bei 202 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen bewegen sich im günstigen Bereich. Eine Aussage über die künftige Wertentwicklung wird zunehmend schwieriger, weil der Umgang mit Dieselmotorisierungen noch nicht final geklärt ist. Bisher konnte der Qashqai mit einer guten Restwertentwicklung punkten, auch weil kompakte SUV immer noch beliebter werden. Euro 6-Diesel wie im Testwagen stehen aktuell noch nicht im Fokus von möglichen Fahrverboten.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 657 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	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 1/min	190/2000	240/2000	260/1750	320/1750
0-100 km/h [s]	10,6	8,9	11,9	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	200	182	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6   S	5,8   S	3,8   D	4,4   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	129	134	99	116
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/22	16/21/22	15/20/22	15/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	92	112	150	194
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	541	619	513	601
Preis [Euro]	20.490	26.790	22.390	28.390

## Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbodiesel (Reihe), Euro6b, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km	4,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	120 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,44 m <sup>2</sup> /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R 19
Länge/Breite/Höhe	4.394/1.806/1.590 mm
Leergewicht/Zuladung	1.445/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430/1585 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	723/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Sunderland, England

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,9/9,6/15,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 Z R 19 96W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/5,2/7,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	153 g/km (WTW* 184 g/km)
Reichweite	945 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.495/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	300/675/1.260 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>88 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>101 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>108 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>360 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	657 Euro		
Steuer pro Jahr	202 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/22		
Basispreis Qashqai 1.6 dCi Tekna	33.090 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.08.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.140 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.801 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.000 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie (ab Nov. 2017)/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	1.000 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/1.500 Euro° (Leder-Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	über Original-Zubehör
Metalliclackierung	ab 580 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	650 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,0**

### AUTOKOSTEN

**2,2**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	2,5
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,3	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,5</b>
Bedienung	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	3,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,7</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,8
Federung	2,9	Schadstoffe	5,5
Sitze	2,7		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,5		

Stand: November 2017  
Test und Text: M. Ruhdorfer