



Nissan Qashqai 1.5 VC-T e-POWER N-CONNECTA

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (140 kW/190 PS)

Mit dem neuen e-Power-Antrieb hat Nissan zwar nicht das Rad neu erfunden, die Japaner bewerben das Antriebskonzept jedoch vollmundig mit dem Versprechen "sorgenfrei und kabellos elektrisch fahren". Das klingt vielversprechend, verbindet es scheinbar doch das Beste aus der Elektro- und der Verbrennerwelt. Dabei handelt es sich nüchtern betrachtet um einen Vollhybriden, bei dem ein 190 PS/140 kW leistender Synchronmotor an der Vorderachse stets für Vortrieb sorgt. Die Energie bezieht er dabei aus einem lediglich 2,1 kWh großen Akku. Dieser wird vorrangig von einem Generator geladen, der wiederum von einem neu entwickelten Dreizylinder-Turbobenziner angetrieben wird. Positiv fallen neben den flotten Fahrleistungen vor allem die E-Motor-typisch spontane und lineare Leistungsentfaltung auf. Beim Verbrauch kann das Antriebskonzept jedoch nicht recht überzeugen, hier sorgen die bei der Energieumwandlung auftretenden Verluste für eine nur mäßige Effizienz. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,3 l/100 km im ADAC Ecotest kann der Voll-Hybrid den Mild-Hybrid mit dem 158 PS starken Vierzylinder-Benziner lediglich um 0,5 l unterbieten - und das bei einem Mehrpreis von rund 2.500 Euro. Ansonsten überzeugt der aktuelle Qashqai mit einer Bedienung, die erfreulich wenig Fragezeichen aufwirft, sicheren Fahreigenschaften und einem hohen Sicherheitsniveau. Das blumige Werbeversprechen kann der Qashqai 1.5 VC-T e-Power nur bedingt einlösen. Zwar kommt das Fahrerlebnis dem eines E-Fahrzeugs recht nahe, an dessen Effizienz kommt das komplexe Antriebssystem allerdings nicht heran.

Konkurrenten: u. a. Honda C-RV, Hyundai Tucson, KIA Niro Hybrid, Renault Austral, Toyota Corolla Cross.

- ⊕ **eingängige Bedienung, flotte Fahrleistungen, spontane und lineare Leistungsentfaltung, hohes aktives und passives Sicherheitsniveau**
- ⊖ **mäßiges Spritsparpotential, hohe Ladekante, geringe Anhängelast, gewöhnungsbedürftige Motorgeräuschkulisse**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest **★★★★☆**

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Die Karosserie des Qashqai ist sauber verarbeitet und ihre Bauteile sind passgenau zusammengesetzt. Die Spalte verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch etwas Optimierung 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 vorn wird weicher Kunststoff verbaut. Ab der

3,2 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des ADAC Ecotest-Verbrauchs hat der Nissan mit seinem 55 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 870 km. Die Zuladung fällt im Falle des Testfahrzeugs mit 516 kg durchschnittlich aus, sie sollte für vier Erwachsene samt Gepäck ausreichen. Der Fünftürer bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte, der eher als Notsitz angesehen werden kann. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine praktische Dachreling ist in der Ausstattung N-Connecta allerdings nur in Kombination mit dem optionalen Panorama-Glasdach zu haben. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 100 kg betragen – das reicht selbst für einen Fahrradträger mit zwei Pedelecs. Der Wendekreis des Kompakt-SUV beträgt 11,8 m. Mit 4,43 m Außenlänge ist der

2,7 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 vorn nicht so leicht, da 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. Das 360-Grad-Kamerasystem samt Parksensoren vorn und hinten unterstützt ab Werk. Die Außenspiegel sind zwar schön groß, es fehlt ihnen aber ein zusätzlicher asphärischer Bereich, um das Verkehrsgeschehen neben und schräg hinter dem Auto besser einsehen zu können. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Qashqai ein noch zufriedenstellendes Ergebnis erzielen, als hinderlich erweisen sich vorrangig die breiten D-Säulen.

⊕ Jeder Qashqai ist serienmäßig mit LED-Leuchten vorn und hinten sowie einem statischen Fernlichtassistenten ausgestattet. Ordert man das Technologie-Paket (1.200 Euro), verfügen die Schweinwerfer über einen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt

zweiten Sitzreihe wird auf günstigeres Hartplastik gesetzt. Die Verarbeitung im Innenraum ist tadellos, insgesamt hinterlässt der Qashqai einen durchaus wertigen Eindruck.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, der umständlich eingefädelt wird – eine Gasdruckfeder wäre komfortabler.

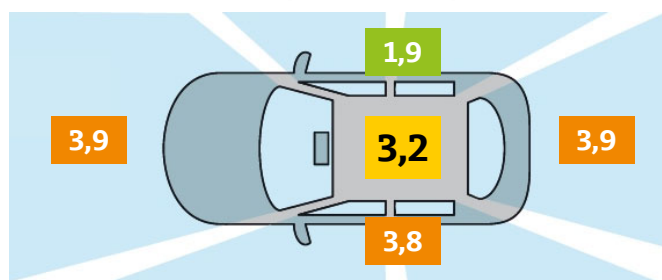
Qashqai noch ausreichend kompakt, als störend in der Stadt kann sich jedoch die Breite von 2,09 m (inklusive Außenspiegel) erweisen.

⊕ Der integrierte Tankdeckel ist praktisch und beinhaltet zudem einen Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert.

⊖ Serienmäßig ist lediglich ein Reifendichtmittel an Bord, das bei einer Reifenpanne nicht immer hilfreich ist. Ein Reserve- oder Notrad gibt es ebenso wenig wie einen Wagenheber oder einen Radmutternschlüssel. Die maximale Anhängelast für gebremste und ungebremste Hänger ist mit lediglich 750 kg knapp bemessen.

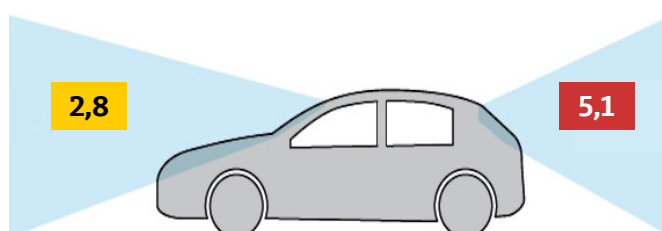
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



ausblenden kann. Die gute Fahrbahnausleuchtung ist insgesamt hell, aufgrund der einzelnen Lichtelemente jedoch nicht sonderlich homogen und etwas fleckig. Die Waschdüsen sind in die Scheibenwischer integriert und garantieren somit auch bei höheren Geschwindigkeiten ein sehr gutes Wischergebnis. Zudem wird das Wischwasser dadurch effizienter eingesetzt.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Qashqai bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktwagen, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 55 cm über der Fahrbahn (Sitz ganz nach unten gestellt) in bequemer Höhe, außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug, lediglich der Schweller liegt etwas hoch. Am Dachhimmel stehen vier Haltegriffe zur Verfügung. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher

⊖ Trotz der serienmäßigen LED-Nebelscheinwerfer realisiert der Qashqai damit keine Abbiegelicht-Funktion. Zudem müssen die LED-Scheinwerfer ohne Scheinwerfer-Reinigungsanlage auskommen. Wer einen Parkassistenten möchte, muss mindestens zur Ausstattung Tekna greifen.

gehalten, dazwischen bleiben sie jedoch nicht zuverlässig offen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Qashqai ab der zweiten Ausstattungsstufe Acenta stets an Bord.

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

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 385 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 520 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus

Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 830 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.355 l Volumen verfügbar. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 65 l des Laderaums nach unten abtrennen.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Optional schwingt die elektrische Heckklappe nach Betätigung des Tasters oder nach einer Fußbewegung unter die Heckstoßstange selbsttätig auf und wieder zu. Sie öffnet recht weit, ab circa 1,90 m Größe läuft man allerdings Gefahr, sich am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf zu stoßen. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit, der Laderaum dadurch gut nutzbar, ein wenig störend ist im Alltag die innere Stufe von 12 cm, wenn der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen

Halterung, befinden sich Ladekante und -boden auf einem Niveau, was besonders das Entladen erleichtert. Bei umgeklapptem Rücksitz bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden (in oberer Position) in etwa eine ebene Ladefläche. Der Kofferraum wird von je einer Leuchte links und rechts gut ausgeleuchtet.

⊖ Die Ladekante ist mit circa 77 cm recht hoch, was besonders rückengeplagte Menschen wenig freuen wird.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich vom Innenraum aus oben an der Lehne asymmetrisch geteilt umklappen. Das Umklappen funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Lehnen fallen nach der Entriegelung automatisch nach vorn. Sind die Vordersitze vollständig zurückgefahren, müssen zunächst die Kopfstützen demontiert werden. Es gibt seitlich links und rechts jeweils ein Fach im Gepäckraum, einen Taschenhaken sowie vier stabile Zurrösen, in die sich ein Gepäcknetz einspannen lässt.

⊕ Über den Zubehör-Katalog ist ein Schienensystem für den Gepäckraum erhältlich.

⊖ Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Leider steht unterhalb des Kofferraumbodens kein zusätzlicher Stauraum zur Verfügung.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Betrachtet man das Cockpit, wirkt der neue Qashqai im Vergleich zu vielen Konkurrenten geradezu altbacken. Dies ist jedoch keinesfalls negativ gemeint, ganz im Gegenteil. So spendiert Nissan dem SUV erfreulicherweise noch eine separate Klimabedieneinheit und im digitalen Kombiinstrument lassen sich die Anzeigen für Geschwindigkeit und Leistung als klassische Rundinstrumente darstellen. Der Qashqai überzeugt mit guter Ergonomie. Das Lenkrad ist ausreichend weit verstellbar, der Wählhebel und die Pedale sind passend angeordnet. Die meisten Knöpfe und Schalter sind nach Funktionen gruppiert (z. B. Klimatisierung und Infotainment) und beleuchtet – lediglich die Drehrädchen der Lüftungsdüsen und die Lichtschalter am Dachhimmel sind nachts kaum zu erkennen. Das 12,3-Zoll-TFT-Display hinter dem Lenkrad (Serie ab N-Connecta) lässt sich sehr gut ablesen, bietet zwei unterschiedliche Layouts und informiert je nach Einstellung zusätzlich zu Navigation, Unterhaltung, Verkehr oder Fahrzeug an. Auch die Navikarte lässt sich großformatig anzeigen. Etwas störend ist hier allerdings, dass die Ansicht beispielsweise beim Aktivieren des Tempomaten automatisch auf die Ansicht der Fahrassistenten wechselt. Der Bordcomputer enthält alle wichtigen Fahrtinformationen und bietet drei unterschiedliche Speicher: Langzeit, Kurzzeit und ab

Tankstopp.

Der Touchscreen wurde zwischenzeitlich überarbeitet, die Größe wuchs von neun auf 12,3 Zoll an. Leider gingen im Zuge dessen nicht nur die praktischen Direktwahltasten unterhalb des Displays verloren, sondern auch der Drehregler, mit dem man zuvor unter anderem die Navikarte vergrößern oder verkleinern konnte. Der Bildschirm liegt weit oben und damit gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamentü ist verständlich strukturiert, aber recht umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Das optionale Head-up-Display projiziert die wichtigsten Informationen auf die Windschutzscheibe. Das separate Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und lässt sich auch dank der beiden Drehregler für die Temperatureinstellung gut bedienen. Die elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit Einklemmschutz und können auch mit der Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden – vorbildlich, denn bei asiatischen Autos ist das keine Selbstverständlichkeit.

⊖ Die USB-Anschlüsse befinden sich unter der Mittelarmlehne und sind dort umständlich zu erreichen.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Qashqai ist in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Serienmäßig ist eine Audioanlage mit sechs Lautsprechern, AM-, FM- und DAB-Empfang, Smartphones lassen sich per Bluetooth, USB sowie Apple CarPlay (kabellos) beziehungsweise Android Auto (kabelgebunden) mit dem Fahrzeug verbinden. Gegen Aufpreis lässt sich das Smartphone auch mithilfe einer gut erreichbaren, induktiven Ablage laden. Das serienmäßige Navigationssystem informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage und Gefahrenstellen auf der Route (TomTom Traffic), Kartenaktualisierungen gibt es „over

the air“. Die Nissan Connect Services ermöglichen Telematikdienste (u. a. Kraftstoffpreise) über die integrierte SIM-Karte – für die ersten drei Jahre kostenlos. Die Dienste können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden. Mittels der Nissan Connect-App können verschiedene Fahrzeuginformationen abgerufen und einige Funktionen gesteuert werden.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für knapp 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, da sich die Sitze nicht weiter nach hinten schieben lassen – die Kopffreiheit würde selbst für 2,10 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse

angemessen, so empfindet man das Raumangebot insgesamt als großzügig. Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie und die wuchtige Mittelkonsole etwas geschmälert.

2,6 Raumangebot hinten

Im Fond reicht das Platzangebot für bis zu 1,90 m große Mitfahrer. Limitierend ist dabei die Beinfreiheit (Vordersitz für 1,85 m große Personen eingestellt), die Kopffreiheit würde bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichen. Für zwei Leute

nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng, was nur für kurze Strecken empfehlenswert ist. Das ordentliche Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie und die niedrige Dachlinie etwas getrübt.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das asymmetrisch geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Eine verschiebbare Rücksitzbank oder neigungsverstellbare Fondlehnen, wie es mancher Konkurrent zu bieten hat, gibt es für den Qashqai nicht. Das Angebot an Ablagen vorn ist passabel, es gibt Türfächer mit einer Verstaumöglichkeit für 1-l-Flaschen

sowie Becherhalter und ein geschlossenes Ablagefach unter der Mittelarmlehne. Hinten stehen kleine Türfächer und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne zur Verfügung. Das Handschuhfach ist eher klein und weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,6 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Der Qashqai ist mit einem Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen ausgestattet, hinten kommt bei den Frontantriebsvarianten eine simple Verbundlenkerachse zum Einsatz. Der Federungskomfort fällt insgesamt ordentlich aus. Das Fahrwerk agiert im Stadtverkehr etwas steifbeinig und sorgt dafür, dass der Aufbau bei unebener Fahrbahn in

Bewegung ist. Das Ansprechverhalten bessert sich jedoch mit zunehmender Geschwindigkeit. Auf der Autobahn bietet der Japaner einen ordentlichen Federungskomfort, auch auf der Landstraße kann der Qashqai überzeugen. Auf rauen Fahrbahnbelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort gut.

3,0 Sitze

⊕ In der Testwagenausstattung N-Connecta sind die Vordersitze manuell einstellbar, eine elektrische Sitzverstellung ist ausschließlich ab dem Tekna-Level an Bord. Die Stoffsitze lassen sich in Höhe verstellen, der Fahrersitz verfügt zudem über eine elektrische Zwei-Wege-Lordosenstütze. Die Sitzlehnen und -flächen sind vorn 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 weniger Seitenhalt, aber selbst für Erwachsene eine passende Sitzposition. Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert und eignet sich damit lediglich für kürzere Strecken. Zudem sind die Armauflagen im Gegensatz zu den vorderen Sitzen nur dünn gepolstert.

⊖ In der Basisversion ist der Beifahrersitz nicht in der Höhe verstellbar.

2,8 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse im Qashqai ist während der Fahrt nicht sehr störend, bei höheren Geschwindigkeiten zählt das Kompakt-SUV jedoch nicht gerade zu den Leisetretern. Bei 130 km/h beträgt die Geräuschpegel im Innenraum 67,5 dB(A) gemessen – ein ordentlicher Wert. Der zum Antrieb des Generators funktionierende Dreizylinder-Benziner ist vorrangig beim Beschleunigen und bei höheren Geschwindigkeiten zu hören. Ein Noise-Canceling-System verhindert dabei störende Dröhngeräusche, indem ein entsprechender Gegenschall über Lautsprecher in den Fahrgastraum eingespielt wird. Innerorts ist der Vollhybrid

bei ausreichendem Akkustand ausschließlich elektrisch unterwegs, Antriebsgeräusche sind dann kaum zu vernehmen. Die Windgeräusche steigen mit zunehmender Geschwindigkeit merklich an, bei höherem Tempo ist das SUV kein Leisetreter.

⊖ Zwar verspricht Nissan, dass der sogenannte Gummibandeffekt, also die nicht mit der Geschwindigkeitszunahme linear und verzögert ansteigende Motordrehzahl, bei ihrem Hybridantrieb nicht auftreten soll - die Japaner sprechen dabei von "Linear Tune" -, doch das können wir nicht bestätigen. Bei voll durchgetretenem Gaspedal steigt die

Motordrehzahl rasch an und verharrt anschließend bei einem fixen Punkt, während das Fahrzeug beschleunigt. Erreicht man die Höchstgeschwindigkeit und drückt das Gaspedal weiterhin durch, fällt die Drehzahl zudem, während die Geschwindigkeit

konstant bleibt. Ein lineares Drehzahlverhalten, wie man es von Fahrzeugen mit Schaltstufen gewohnt ist und wie es besonders europäische Kunden wünschen, kann der e-Power-Antrieb daher nicht bieten.

2,5 Klimatisierung

⊕ Der Qashqai N-Connecta verfügt serienmäßig über eine Zweizonen-Klimaautomatik samt separater Luftausströmer für die Fondinsassen. Gut: Nissan spendiert auch dem neuen Qashqai separate Drehregler zur Regulierung der Luftmenge, die aus den Lüftungsdüsen am Armaturenbrett strömt. Eine

beheizte Frontscheibe mit dünnen Heizdrähten, Lenkradheizung sowie Sitzheizung vorn sind optional im Winter-Paket (700 Euro) zu haben. Getönte hintere Scheiben gehören zur Serienausstattung.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der Antrieb des Qashqai e-Power erfolgt ausschließlich über den 190 PS/140 kW leistenden E-Motor an der Vorderachse. Der 1,5 Liter große Dreizylinder-Turbobenziner hat lediglich die Aufgabe, den Generator für die Stromerzeugung anzutreiben. Das Anfahrverhalten ist E-Autotypisch sehr gut, von 15 auf 30 km/h beschleunigt das SUV in

flotten 1,2 s. Auch danach geht es munter weiter. Von 60 auf 100 km/h benötigt der Qashqai glatte vier Sekunden, von 80 auf 120 km/h vergehen 5,3 s. Nissan gibt die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h mit 7,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bereits bei 170 km/h elektronisch abgeregelt.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ist der Qashqai e-Power elektrisch unterwegs, ist die Laufkultur wie bei E-Autos üblich tadellos. Ist der Akkustand gering, wird der Dreizylinder-Benziner gestartet. Dieser erzeugt dezente Vibrationen und hält sich akustisch meist zurück. Bei hoher Last oder in der Warmlaufphase verharrt der Motor allerdings bei höheren Drehzahlen und die Geräuschkulisse steigt hörbar an, verknüpft sich dabei aber störendes Dröhnen. Das Ansprechverhalten des Antriebs ist gut, reicht allerdings

nicht an die Spontanität von E-Autos heran. Drückt man das Gaspedal abrupt durch, dauert es einen Moment, ehe der E-Motor das maximale Drehmoment zur Verfügung stellt. Per Fahrmodus-Schalter in der Mittelkonsole kann zwischen den Fahrmodi „Eco“, „Standard“ und „Sport“ gewählt werden, sodass der Japaner beispielsweise noch spontaner auf Gasbefehle reagiert.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Da der Antrieb ausschließlich über den E-Motor erfolgt, verfügt der Qashqai e-Power wie bei Elektroautos üblich über eine Konstantübersetzung - Gangwechsel gibt es daher nicht.

Das Anfahrverhalten mit der harmonisch einsetzenden Kriechfunktion ist tadellos, neben einer Berganfahrhilfe bietet der Qashqai zusätzlich eine Autohold-Funktion.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

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 kurzzeitig zu starkem 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.

⊕ Das Kompakt-SUV liegt sicher auf der Straße und bleibt selbst 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.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Qashqai ist gut abgestimmt, sie bietet eine passable Rückmeldung und spricht ordentlich an. Man kann mit ihr das Kompakt-SUV recht zielgenau durch kurvige Landstraßen lenken und muss nur wenig korrigieren. Die Zentrierung ist gut und man ist damit auf gerader Strecke entspannt unterwegs. Mit 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie vergleichsweise direkt übersetzt, der Lenkaufwand speziell innerorts hält sich dadurch in Grenzen.

2,4 Bremse

Der Qashqai e-Power verfügt über die Funktion "e-Pedal Step", dank der der Hybrid mit bis zu 0,2 g verzögert, wenn der Fahrer vom Gaspedal geht. Allerdings wird der Wagen dabei nicht bis zum Stillstand abgebremst, weshalb man nicht von einem "echten" e-Pedal sprechen kann.
























⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der getestete Qashqai durchschnittlich 34,6 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) – ein guter Wert. Die Bremsanlage spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

1,7 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des Qashqai N-Connecta ist umfangreich, die meisten Systeme sind serienmäßig an Bord. Ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung und Kreuzungs-Assistent ist ebenso Serie wie auch ein Spurhalte- und der Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer und die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Ordert man das Technologie-Paket, berücksichtigt das System Routeninformationen des Navigationssystems, um die Geschwindigkeit des Fahrzeugs beispielsweise vor einer Kurve anzupassen, und die Informationen der gut funktionierenden Verkehrszeichenerkennung. Ein teilautonomer Stauassistent ist dann ebenfalls an Bord. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung sowie das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich/Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Nissan Qashqai erreicht im Crashtest nach Euro NCAP-Norm für den Insassenschutz mit 91 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis (Test: 12/2021). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten reichende Kopfairbags sind serienmäßig. Zudem ist der Qashqai mit einem zentralen Airbag ausgestattet, der sich bei einem Seitenaufprall zwischen den Vordersitzen entfaltet, um ein Zusammenstoßen von Fahrer und Beifahrer zu verhindern. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis fast zwei Meter Größe. Die Kopfstützen hinten reichen nur für 1,70 m große Personen aus, viele Erwachsene sind also hinten unter

Umständen nicht ausreichend vor einem Schleudertrauma geschützt – die Kopfstütze des Mittelsitzes weist eine noch geringere Höhe auf. Das Warndreieck mit Verbandkasten ist im rechten Seitenfach im Kofferraum befestigt und dort gut zu erreichen.

⊖ Ein Sicherheitstrennnetz zwischen Passagier- und Laderaum ist nicht erhältlich, zudem fehlen Haltevorrichtungen am Dachhimmel, in die man ein Netz einspannen könnte.

2,2 Kindersicherheit

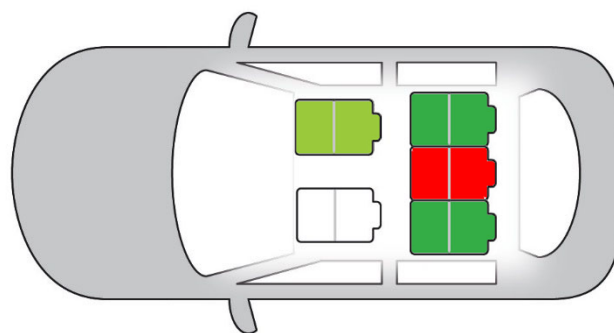
⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der Qashqai 91 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 12/2021) - ein gutes Ergebnis. Der Nissan ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Auf dem Beifahrersitz und den äußeren Fondsitzen lassen sich selbst hohe Kindersitze problemlos montieren, da die Gurtanlenkpunkte passen und ausreichend Gurtlänge zur Verfügung steht. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden.

⊖ Auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern ungünstige Anlenkpunkte eine sichere Montage des Kindersitzes. Nutzt man in der zweiten Sitzreihe eine platznehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr weit nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Die Schließkraft an der elektrischen Heckklappe (Option) ist zu stark, hier besteht Einklemm- und

Verletzungsgefahr. Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch kinderleicht deaktivieren.

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)

3,2 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der Qashqai im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 70 Prozent der erreichbaren Punkte - ein befriedigendes Ergebnis. Besonders rund um die A-Säulen sowie um die Scheinwerfer ist die Karosserie recht unnachgiebig gestaltet.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Gegenüber der zuvor getesteten Benzinervariante (Qashqai 1.3 DIG-T MHEV) zeigt sich das Spritsparpotenzial vorwiegend im Stadtverkehr und ist insgesamt überschaubar. Während der Hybrid innerorts oftmals rein elektrisch fährt, die Energie dafür aus dem 2,1 kWh fassendem Akku bezieht und sich im ADAC Ecotest mit 5,0 l/100 km begnügt, kommt der Verbrenner hier auf 6,8 l/100 km. Auf der Landstraße und der Autobahn liegen beide jedoch nahezu gleichauf. Im Detail: Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 5,0 l, außerorts bei 5,6 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 8,4 l/100 km. Im ADAC Ecotest liegt der Durchschnittsverbrauch des Qashqai 1.5 VC-T e-Power bei 6,3 l/100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 173 g/km. Im Bereich Verbrauch ergibt das überschaubare 26 von 60 möglichen Punkten. Dass das neuartige Antriebssystem unter dem Aspekt der Effizienz nicht der Weisheit letzter Schluss ist, zeigt ein Blick auf die Verbrauchswerte des Toyota RAV4 Hybrid 4x2: Obwohl dieser eine Fahrzeugklasse über dem Qashqai rangiert und mit 218 PS auch leistungsstärker ist,

verbraucht er mit 5,6 l/100 km deutlich weniger und zeigt insbesondere im Stadtverkehr mit lediglich 3,6 l/100 km ein bemerkenswertes Sparpotenzial.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,4 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest schneidet der Qashqai 1.5 VC-T e-Power, der mit einem Partikelfilter (OPF) ausgestattet ist, sehr gut ab. Die Schadstoffe liegen auf einem erfreulich niedrigen Niveau, lediglich die Partikelanzahl ist leicht erhöht. Der Vollhybrid sammelt somit 46 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 26 Zählern für den

Verbrauch kommt das SUV damit auf 72 Punkte, wofür er vier Sterne im ADAC Ecotest erhält – damit gehört er zu den empfehlenswerten Fahrzeugen. Bei Straßenmessungen mit einer mobilen Abgasmesseinrichtung (PEMS) bestätigen sich die guten Ergebnisse des Testwagens.

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Nissan Qashqai 1.5 VC-T e-Power ist in der niedrigsten Ausstattungsstufe N-Connecta für 41.360 Euro in der Preisliste – damit ist das SUV kein Schnäppchen. Die Serienausstattung ist gut, viele Kreuzchen müssen beim Konfigurieren nicht mehr gemacht werden. So wartet der Nissan unter anderem mit Voll-LED-Scheinwerfern, Notbremssystem, Klimaautomatik, schlüssellosem Zugangssystem, 18-Zoll-Leichtmetallrädern und digitalen Instrumenten auf. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, ebenso die laufenden Kosten dank überschaubarer Ausgaben für die Werkstatt und moderater

Einstufungen bei der Versicherung (KH: 14, VK: 21, TK: 23). Die Kfz-Steuer beträgt 81 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis CO₂-Wert nach WLTP). Bei der Fahrzeuggarantie ist Nissan etwas zurückhaltend – wer mehr als die serienmäßigen drei Jahre (bis 100.000 km) möchte, kann immerhin eine Garantieverlängerung von bis zu zwei Jahren mit einer maximalen Kilometerleistung von 150.000 km hinzukaufen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.3 DIG-T MHEV	1.3 DIG-T MHEV	1.5 VC-T e-POWER
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	3/1497
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	116 (158)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1650	260/1800	330/2400
0-100 km/h [s]	10,2	9,5	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	206	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,8/6,3 S	5,6/6,3 S	-/5,3 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	131/142	128/142	-/120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/23	14/21/23	14/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	129	129	81
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	661	746	781
Preis [Euro]	28.640	34.580	41.360

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

Voll-Hybrid (3-Zyl.-Turbobenziner/Synchronmotor), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.497 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 4.600 1/min
Maximales Drehmoment	330 Nm bei 2.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,3 l
CO ₂ -Ausstoß	120 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,45 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	k.A.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.425/1.835/1.625 mm
Leergewicht/Zuladung	1.699/481 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	479/1.415 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	England, Sunderland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Good Year Eagle F1 Asymmetric 5
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,0/5,6/8,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	149 g/km (WTW* 173 g/km)
Reichweite	870 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.664/516 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/830/1.355 l

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

Betriebskosten	165 Euro	Werkstattkosten	95 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	425 Euro
Monatliche Gesamtkosten	785 Euro		
Steuer pro Jahr	81 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/21/23		
Basispreis Qashqai 1.5 VC-T e-POWER N-CONNECTA	41.360 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.11.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.710 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.039 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	1.200 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	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	700 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	700 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 322 Euro
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	700 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: Januar 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner