



## Nissan X-Trail 1.5 VC-T e-Power Tekna e-4ORCE (5-Sitzer)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (157 kW/213 PS)

Auf den Qashqai folgt nun der neue X-Trail, der eine Fahrzeugklasse höher positioniert ist und sich zum Großteil die Technik mit dem Kompakt-SUV teilt. So nutzt auch er den neuen e-Power-Antrieb, der eine Kombination aus zwei E-Motoren und einem 1,5-l-Turbobenziner darstellt. Dem Dreizylinder obliegt dabei jedoch ausschließlich die Aufgabe, den Generator anzutreiben. Dieser erzeugt wiederum den Strom für die beiden E-Motoren, die an Vorder- und Hinterachse sitzen und damit den Allradantrieb "e-4ORCE" realisieren. Die beiden Elektromotoren kommen auf eine Leistung von 213 PS/157 kW und sorgen nicht nur für flotte Fahrleistungen, sondern auch für ein E-Auto ähnliches Fahrerlebnis - klammert man die gewöhnungsbedürftige Geräuschkulisse aus, die der Benzinmotor erzeugt. Allerdings kommt der Hybridantrieb bei weitem nicht an die Effizienz eines E-Autos heran, zu groß sind die Verluste, die durch den Umweg bei der Energieerzeugung anfallen. Im ADAC Ecotest verbraucht der im Durchschnitt 7,31/100 km. Während der Hybrid im Stadtverkehr öfters elektrisch unterwegs ist und durchaus Sparpotenzial hat, nimmt sich das SUV auf der Autobahn einen tieferen Schluck aus dem 55-l-Tank. Doch nicht nur der Antrieb, auch das Fahrwerk besitzt noch Verbesserungspotenzial. Dabei fallen vor allem die unterdurchschnittliche Fahrstabilität sowie das grob regelnde ESP negativ auf. Pluspunkte sammelt der Nissan hingegen mit seiner erfreulich eingängigen Bedienung, dem großzügigen Platzangebot und dem hohen aktiven wie auch passiven Sicherheitsniveau. Mit einem Grundpreis von 52.730 Euro rufen die Japaner einen stolzen Preis für den neuen X-Trail X-Trail 1.5 VC-T e-Power e-4ORCE auf, auch wenn die Ausstattung in der Tekna-Ausführung sehr umfangreich ausfällt. **Konkurrenten:** u. a. Honda CR-V Hybrid, KIA Sorento Hybrid, Toyota RAV-4 Hybrid.

- +** eingängige Bedienung, flotte Fahrleistungen, spontane und lineare Leistungsentfaltung, hohes aktives und passives Sicherheitsniveau
- Hybridantrieb mit nur durchschnittlicher Effizienz, unterdurchschnittliche Fahrstabilität und ESP-Abstimmung, hoher Preis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,6**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,3</b>
	Stadtverkehr	<b>3,7</b>
	Senioren	<b>2,8</b>
	Langstrecke	<b>2,7</b>
	Transport	<b>2,1</b>
	Fahrspaß	<b>2,3</b>
	Preis/Leistung	<b>2,9</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des X-Trail ist sorgfältig verarbeitet, die Spalte verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch weitere Verkleidungen im mittleren und hinteren Bereich vertragen, vorn und an den Seiten ist er aber gut verkleidet und geschützt. Der Innenraum gefällt durch seine wertigen Materialien, im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen vorn kommt geschäumter Kunststoff zum Einsatz. An mehreren Stellen gibt es weich gepolsterte Kunstledereinlagen. Ab der zweiten Sitzreihe wird

auf günstigeres Hartplastik gesetzt. Die Verarbeitung im Interieur ist gut, auch auf schlechten Fahrbahnen ist dem X-Trail kein Klappern oder Knistern zu entlocken. Gut: Die Kunststoffeinsätze an den Radläufen und in den Stoßfängern verzeihen kleinere Kratzer oder Rempeler.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, der umständlich eingefädelt wird – eine Gasdruckfeder wäre komfortabler und bei diesem Fahrzeugpreis auch zu erwarten.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des ADAC Ecotest-Verbrauchs hat der Nissan mit seinem 55 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 750 km. Die Zuladung fällt im Falle des Testfahrzeugs mit 473 kg durchschnittlich aus, für vier Erwachsene samt Gepäck sollte sie aber ausreichen. Der Fünftürer bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte, der eher als Notsitz angesehen werden kann. Optional sind für den X-Trail zwei weitere Sitze in der dritten Reihe erhältlich. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, Dachträger kann man an der serienmäßigen Dachreling sicher befestigen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf ebenfalls bis 100 kg betragen – das reicht selbst für einen Fahrradträger mit zwei Pedelecs. Der Wendekreis des SUV beträgt 11,8 m. Mit 4,68 m Außenlänge

macht sich der X-Trail ganz schön lang, mit einer Fahrzeugbreite von 2,08 m inklusive der Außenspiegel zählt der Japaner zudem nicht zu den schlanksten.

⊕ Die zulässige Anhängelast beträgt bei gebremsten Hängern ordentliche 1,8 t, ungebremste Anhänger dürfen maximal 750 kg wiegen. Der integrierte Tankdeckel beinhaltet einen Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert.

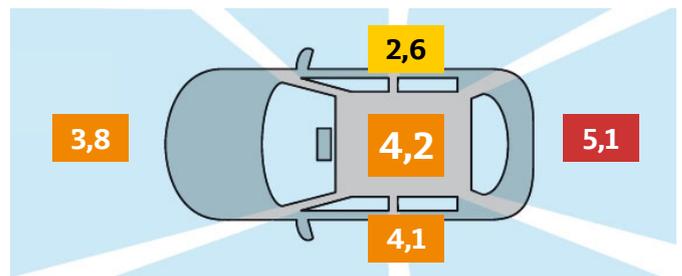
⊖ Serienmäßig ist lediglich ein Reifendichtmittel an Bord, das bei einer Reifenpanne nicht immer hilfreich ist. Ein Reserve- oder Notrad gibt es ebenso wenig wie einen Wagenheber oder einen Radmutternschlüssel.

### 2,9 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, zudem besitzt der X-Trail ab der Tekna-Ausführung einen Parkassistenten. Die Außenspiegel sind zwar recht groß, es fehlt ihnen aber ein zusätzlicher asphärischer Bereich, um das Verkehrsgeschehen neben und schräg hinter dem Auto besser einsehen zu können. Die Waschdüsen sind in die Scheibenwischer integriert, was grundsätzlich zu begrüßen ist, da damit das Spritzwasser zielgerichtet versprüht wird. Allerdings wird besonders bei winterlichen Verhältnissen und Salz auf der Scheibe nicht genügend Wasser auf die Scheibe gespritzt, um die Salzsicht vollständig entfernen zu können und eine klare Sicht zu erhalten.

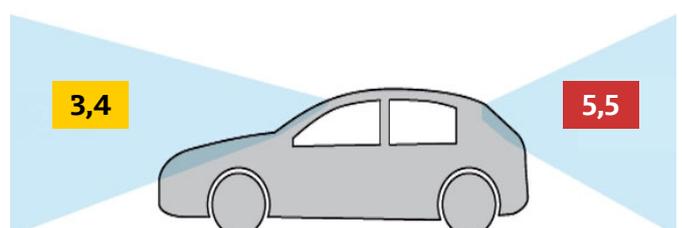
#### Rundumsicht

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.



⊕ Als Tekna verfügt der X-Trail serienmäßig über LED-Scheinwerfer inklusive automatischer Leuchtweitenregulierung und dynamischem Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer bei aktiviertem Fernlicht gezielt ausblenden kann. Die Fahrbahnausleuchtung ist insgesamt gut, der Lichtteppich, den das Reflexionssystem auf die Fahrbahn wirft, dürfte allerdings etwas homogener ausfallen.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der X-Trail lediglich ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Von Nachteil sind hauptsächlich die breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren Fondkopfstützen. Trotz der LED-Nebelscheinwerfer bietet der X-Trail keine Abbiegelicht-Funktion, beim Thema Kurvenlicht muss der Japaner ebenfalls passen. Zudem verzichtet Nissan wie die meisten Hersteller inzwischen auf eine Scheinwerferreinigungsanlage.

## 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der X-Trail bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem konventionellen Mittelklassemodell, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht. Die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 59 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. Die hinteren Türen lassen sich sehr weit öffnen, Nissan gibt einen Öffnungswinkel von 85 Grad dafür an. Am Dachhimmel stehen vier Haltegriffe zur Verfügung. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten, dazwischen bleiben sie jedoch



Aufgrund der breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten erheblich eingeschränkt.

nicht zuverlässig offen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Japaner serienmäßig an Bord.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Immerhin deaktiviert sich das Funkmodul im Schlüssel automatisch, wenn dieser eine Weile ruhig liegt. Wirklich sicher ist das aber nicht. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 1,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum ist großzügig bemessen und fasst unter der Kofferraumabdeckung 460 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 730 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu zwölf Getränkekisten verstauen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 885 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.545 l Volumen verfügbar. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 40 l des Laderaums nach unten abtrennen.



Mit 460 l Volumen fällt der Kofferraum des X-Trail sehr großzügig aus.

## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Serienmäßig schwingt die elektrisch betätigte Klappe nach Betätigung des Tasters oder nach einer Fußbewegung unter die Heckstoßstange selbsttätig auf und wieder zu. Die Heckklappe 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. 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) eine nahezu ebene Ladefläche. Der Kofferraum wird von den beiden Lampen - eine oben am Dachhimmel, eine an der rechten Kofferraumwand - gut ausgeleuchtet.

⊖ Die Ladekante ist mit rund 76 cm recht hoch, was besonders rückengeplagte Menschen wenig freuen wird.



Mit circa 76 cm liegt die Ladekante relativ hoch.

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich vom Innenraum aus oben an der Lehne dreigeteilt umklappen. Das Umklappen funktioniert einfach und recht leichtgängig. Es gibt seitlich links und rechts

jeweils ein Fach im Gepäckraum, vier stabile Zurrösen, in die sich ein Gepäcknetz einspannen lässt, sowie einen Taschenhaken.

## 2,1 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

⊕ Betrachtet man das Cockpit, wirkt der neue X-Trail im Vergleich zu vielen Konkurrenten geradezu altbacken. Dies ist jedoch keinesfalls negativ gemeint, ganz im Gegenteil. So spendieren die Japaner dem SUV erfreulicherweise noch eine separate Klimabedieneinheit und im digitalen Kombiinstrument lassen sich die Anzeigen für Geschwindigkeit und Leistung als klassische Rundinstrumente darstellen. Der X-Trail überzeugt wie der technisch eng verwandte Qashqai, von dem er zu großen Teilen das Cockpit übernommen hat, 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 über Navigation, Unterhaltung, Verkehr oder Fahrzeug. 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 12,3 Zoll große Touchscreen liegt weit oben und damit gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung liegen im Innenraum auf ansprechendem Niveau. Auch die Funktionalität kann überzeugen.

verständlich strukturiert, aber recht umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Das serienmäßige Head-up-Display projiziert die wichtigsten Informationen auf die Windschutzscheibe. Das separate Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und lässt sich auch dank der beiden

## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der X-Trail Tekna ist in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Serienmäßig ist eine Audioanlage mit sechs Lautsprechern, AM-, FM- und DAB-Empfang an Bord, gegen Aufpreis gibt es ein Bose-Soundsystem mit zehn Lautsprechern. Smartphones lassen sich per Bluetooth, USB sowie Apple CarPlay (kabellos) beziehungsweise Android Auto (kabelgebunden) mit dem Fahrzeug verbinden. Bereits ab Werk 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

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.

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.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für bis zu 1,95 m große Personen. Hierbei ist die Beinfreiheit limitierend, da sich die Sitze nicht weiter nach hinten schieben lassen – die Kopffreiheit würde theoretisch selbst für 2,20 m große Insassen 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, das optionale Glasschiebedach bringt zusätzliches Licht in den Innenraum.

## 1,9 Raumangebot hinten

In der optional erhältlichen dritten Sitzreihe soll das Platzangebot laut Nissan lediglich für Personen bis ca. 1,60 m ausreichen. Dies konnten wir nicht überprüfen, da der Testwagen ein Fünfsitzer ist.

⊕ Im Fond limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,95 m, die Beinfreiheit würde sogar bis zu einer Körpergröße von 2,05 m ausreichen, wenn die Vordersitze auf 1,85-m-Personen eingestellt sind. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es jedoch recht eng. Das ordentliche Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie und die niedrige Dachlinie etwas getrübt.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen haben Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität schneidet der X-Trail ordentlich ab. Die Rücksitzlehnen lassen sich nicht nur dreigeteilt umklappen, sondern auch in Längsrichtung verschieben. Zudem kann man die Neigung der Rücksitzlehnen verstellen. Das Angebot an Ablagen vorn ist gut. Es gibt Türfächer mit einer

Verstaumöglichkeit für 1-l-Flaschen sowie Becherhalter und ein geschlossenes Ablagefach unter der Mittelarmlehne. Am Dachhimmel findet man ein praktisches Brillenfach. Hinten stehen kleine Türfächer (in die sogar 1-l-Flaschen passen) und geschlossene Lehnentaschen zur Verfügung. Das

Handschuhfach ist eher klein und weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

⊖ Gefährlich: Nutzt man die beiden Becherhalter, die auf der Rückseite der mittleren Sitzlehne eingelassen sind, klafft eine

große Lücke hin zum Gepäckabteil. Dadurch können beim Bremsen Gegenstände aus dem Kofferraum in den Innenraum gelangen.

## 2,4 KOMFORT

### 3,1 Federung

⊕ Der X-Trail ist mit einem Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen ausgestattet, Fahrwerksoptionen wie etwa eine adaptive Dämpferregelung sind nicht erhältlich. Hinten verbaut Nissan eine Mehrlenker-Hinterachse. Der Federungskomfort fällt insgesamt befriedigend aus, von der Güte einiger Konkurrenten mit adaptiver Dämpferregelung ist der X-Trail allerdings ein gutes Stück entfernt. Das Fahrwerk agiert besonders im Stadtverkehr recht steifbeinig und sorgt

dafür, dass der Aufbau bei unebener Fahrbahn recht deutlich in Bewegung ist. Besonders die Hinterachse verarbeitet Unebenheiten wie Kanaldeckel nur widerwillig und gibt diese deutlich spürbar an die Insassen weiter. Das Ansprechverhalten bessert sich jedoch mit zunehmender Geschwindigkeit. Auf der Autobahn hat man einen zufriedenstellenden Federungskomfort, tiefe Bodenwellen führen allerdings zu recht abrupten Aufbaubewegungen.

### 2,4 Sitze

Auf der Rückbank sitzt man nicht so bequem wie vorn. Sie verfügt über weniger Kontur und bietet so weniger Seitenhalt, aber selbst für Erwachsene eine passende Sitzposition. Die Armauflagen in den Türen sind nur dünn gepolstert, die als Mittelarmlehne fungierende mittlere Rücksitzlehne ist nur am Rand gepolstert und damit nicht sonderlich bequem. Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert und eignet sich damit lediglich für kürzere Strecken.

⊕ In der Testwagenausstattung Tekna sind die Vordersitze elektrisch einstellbar. Die Kunstledersitze bieten vorn die üblichen Einstellungsmöglichkeiten inklusive Neigungsverstellung sowie einer elektrischen Zwei-Wege-Lordosenstütze. Die Memory-Funktion speichert zudem je Vordersitz zwei Sitzeinstellungen. Sitzlehnen und -flächen sind vorn gut geformt und passend konturiert, sie bieten einen angemessenen Seitenhalt. Die Armauflagen in den Türen sind auffallend dick gepolstert, was sich besonders auf längeren Etappen positiv bemerkbar macht.

### 2,7 Innengeräusch

Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 67,3 dB(A) – ein ordentlicher Wert. Der zum Antrieb des Generators fungierende 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.

### 1,4 Klimatisierung

⊕ Der X-Trail ist ab der Ausstattung N-Connecta serienmäßig mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgerüstet. Ab der Tekna-Ausstattung sind zudem beheizbare Vorder- und äußere Fondsitze, Sitzheizung sowie eine beheizbare Frontscheibe an Bord, die jedoch mit feinen Heizdrähten arbeitet, die nachts bei Gegenlicht störende Lichtreflexe verursachen können. Eine

Lenkradheizung, getönte hintere Scheiben und sogar Jalousien für die Insassen der zweiten Sitzreihe gehören ebenfalls zur Serienausstattung. Gut: Während viele Neuerscheinungen ohne separate Drehregler für die Luftmenge auskommen müssen, sind diese an den Lüftungsdüsen im Cockpit sowie im Fond zu finden.

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

### 1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Antrieb des X-Trail e-Power e-4ORCE erfolgt ausschließlich über die beiden E-Motoren an der Vorder- und Hinterachse. 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 benötigt das SUV lediglich

1,0 s. Auch danach geht es munter weiter. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Allradler in 3,9 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 5,1 s. Nissan gibt die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h mit 7,0 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h elektronisch abgeregelt.

### 1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ist der X-Trail 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. Lediglich bei hoher Last verharrt er bei höheren Drehzahlen, die Geräuschkulisse steigt dann deutlich an, verkneift 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.

### 1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Da der Antrieb ausschließlich über den E-Motor erfolgt, verfügt der X-Trail e-Power wie bei Elektroautos üblich über eine Konstantübersetzung - Gangwechsel und damit einhergehend eventuell auftretende Schaltrücke gibt es daher

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

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,9 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest kann der X-Trail nur teilweise überzeugen. Bei der Fahrsicherheit schneidet das SUV zufriedenstellend ab. Das Heck neigt beim Ausweichen deutlich zum Ausbrechen und wird vom ESP mit starken Bremsingriffen zurück in die Spur gebracht. Der X-Trail besteht den Ausweichtest, dem Fahrer wird dabei aber schnelles und gezieltes Lenken am Volant abverlangt. Versucht man das SUV dynamischer durch den Pylonenkurs zu dirigieren, greift das elektronische Stabilitätsprogramm rigoros ein und bremst den Japaner stark ab. Die erzielbaren Durchfahrteschwindigkeiten sind dementsprechend niedrig. Das Fahrverhalten des X-Trail ist insgesamt sicher, allerdings wird das bei Lastwechseln zum Übersteuern neigende Fahrverhalten durch die nachdrückliche und grobe

ESP-Regelung lediglich kaschiert. Hier hat Nissan offensichtlich an der Abstimmungsarbeit gespart, der Qashqai konnte uns hier mehr überzeugen. Besser wäre ein neutraleres und stabileres Fahrverhalten, das von einer sensiblen ESP-Regelung unterstützt wird.

⊕ Die Traktion des Allradlers, der über separat angetriebene Achsen ohne mechanische Verbindung zueinander verfügt, ist gut. Allerdings kann bei starker Beschleunigung aus dem Stand kurzzeitig durchaus etwas Schlupf an der Vorderachse auftreten. An die Souveränität eines permanenten Allradsystems kann die Nissan-Lösung nicht ganz heranreichen.

### 2,7 Lenkung

⊕ Die Lenkung des X-Trail ist gut abgestimmt, sie bietet eine passable Rückmeldung und spricht ordentlich an. Man kann mit ihr das große 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 2,6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie vergleichsweise direkt übersetzt, der Lenkaufwand speziell innerorts hält sich dadurch in Grenzen.

## 2,5 Bremse

Der X-Trail e-Power verfügt über die Funktion "e-Pedal", 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 echten "One-Pedal-Driving" sprechen kann, wie es manche E-Autos bieten.

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der getestete X-Trail durchschnittlich 34,9 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) – ein guter Wert. Die Bremsanlage spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

## 1,7 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des X-Trail ist bereits in der Basisausführung sehr ausführlich. Hier können sich speziell die deutschen Hersteller ein Vorbild an den Japanern nehmen. Ein Notbremsystem samt Kollisionswarnung und Kreuzungs-Assistent ist ebenso Serie wie auch der 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 – das System hält die eingestellte Geschwindigkeit sowie den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und berücksichtigt im X-Trail Tekna zudem Routeninformationen des Navigationssystems, um die Geschwindigkeit des Fahrzeugs beispielsweise vor einer Kurve anzupassen. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial, die erkannten Tempolimits lassen sich per Tastendruck am Multifunktionslenkrad in die aktive Geschwindigkeitsregelung übernehmen. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung, ein Head-up-Display sowie das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

### 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Nissan X-Trail erreicht im Crashtest nach Euro NCAP-Norm für den Insassenschutz mit 91 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis (Stand: 11/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten reichende Kopfairbags sind serienmäßig. Zudem ist der Japaner mit einem Zentralairbag ausgestattet, der sich bei einem Seitenaufprall zwischen den Vordersitzen entfaltet, um ein

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Zusammenstoßen von Fahrer und Beifahrer zu verhindern. Vorn lassen sich die Kopfstützen weit genug herausziehen und schützen Personen bis 1,95 m Größe.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für 1,70 m große Personen aus, viele Erwachsene sind also hinten unter

## 2,3 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der X-Trail 90 Prozent der erreichbaren Punkte (Stand: 11/2022) - ein gutes Ergebnis. Der Nissan ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet. Die Montage mit dem Sicherheitsgurt gelingt nicht optimal, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind. Auf der Rückbank können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden, dank der nahezu rechtwinklig öffnenden Fondtüren lassen sich auch sperrige Sitze problemlos einbauen. Der Beifahrerairbag wird automatisch per Sitzbelegungserkennung deaktiviert. Isofix-Haken gibt es hier nicht, doch mit dem Gurt lassen sich Kindersitze problemlos montieren.

⊖ Auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern ungünstige Anlenkpunkte eine sichere Montage des Kindersitzes. Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch kinderleicht deaktivieren.

## 3,2 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der X-Trail im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Stand: 11/2022) 70 Prozent der erreichbaren Punkte - ein befriedigendes Ergebnis. Besonders rund um die A-Säulen sowie um die Scheinwerfer ist die Karosserie recht unnachgiebig gestaltet.

# 2,8 UMWELT/ECOTEST

## 4,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

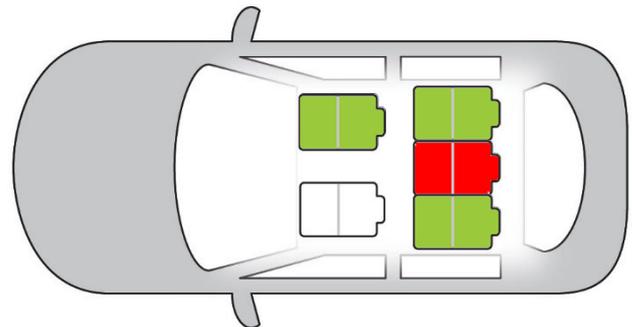
⊖ Der Voll-Hybrid ist innerorts oftmals rein elektrisch unterwegs und bezieht die Energie dafür aus dem 2,1 kWh fassendem Akku. Hier zeigt er sein größtes Sparpotenzial und begnügt sich mit 5,5 l/100 km. Auf der Landstraße verbraucht der X-Trail e-Power 6,8 l und auf der Autobahn hohe 9,6 l/100 km. Im ADAC Ecotest liegt der Durchschnittsverbrauch bei 7,3 l/100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 201 g/km. Im Bereich Verbrauch ergibt das überschaubare 16 von 60 möglichen Punkten. Dass die neuentwickelte Antriebskonfiguration in puncto Effizienz nicht mit den effizientesten Hybridsystemen mithalten kann, zeigt ein Blick auf die Verbrauchswerte des Toyota RAV4 Hybrid 4x2: Dieser verbraucht mit 5,6 l/100 km deutlich weniger und zeigt insbesondere im Stadtverkehr mit lediglich 3,6 l/100 km ein bemerkenswertes Sparpotenzial.

Umständen nicht ausreichend vor einem Schleudertrauma geschützt. Die Kopfstütze des Mittelsitzes weist eine noch geringere Höhe auf und taugt allenfalls als Nackenstütze. Ein Sicherheitstrennnetz zwischen Passagier- und Laderaum ist nicht erhältlich. Zudem fehlen Haltevorrichtungen am Dachhimmel, in die man ein Netz einspannen könnte.

Die Schließkraft an der elektrischen Heckklappe ist zu stark, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

## 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)

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

## Verbrauch

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

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

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

Autobahn	9,6
Durchschnitt	6,6 D 7,6 B

Gesamtverbrauch	7,3
Durchschnitt	5,5 D 6,5 B

## 1,1 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest schneidet der X-Trail 1.5 VC-T e-Power e-4FORCE, der mit einem Partikelfilter (OPF) ausgestattet ist, sehr gut ab. Die Schadstoffe liegen auf einem erfreulich niedrigen Niveau, der Vollhybrid sammelt 49

von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 16 Zählern für den Verbrauch kommt das SUV damit auf 65 Punkte, wofür er drei Sterne im ADAC Ecotest erhält.

## 3,6 AUTOKOSTEN

### 3,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Nissan X-Trail 1.5 VC-T e-Power ist in der getesteten Tekna-Ausführung ab 49.230 Euro zu haben, für den Allradantrieb e-4force muss man weitere 3.500 Euro berappen. Daher sollte man sich gut überlegen, wie sehr man auf die zusätzliche angetriebene Hinterachse angewiesen, auch wenn damit etwas bessere Fahrleistungen verbunden sind. Noch mehr Geld sparen lässt sich, wenn man zum X-Trail 1.5 VC-T Mild-Hybrid mit einem 163 PS starken Dreizylinder-Turbobenziner greift, der für 47.730 Euro in der Preisliste steht. Die Tekna-Ausstattung ist sehr umfangreich und lässt sich mit wenigen Extras komplettieren. Das Mittelklasse-SUV bietet unter anderem Voll-LED-Scheinwerfer samt adaptivem Fernlichtassistenten, 3-Zonen-

Klimaautomatik, elektrische Kunstledersitze, Navigationssystem und digitale Instrumente. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, während die laufenden Kosten auch wegen der ungünstigen Versicherungseinstufungen (KH: 20, VK: 26, TK: 26) recht hoch ausfallen. Die Kfz-Steuer beträgt 129 Euro pro Jahr. Nissan gewährt eine dreijährige Fahrzeuggarantie bis 100.000 km, drei Jahre Garantie auf den Lack, zwölf Jahre gegen Durchrostung und fünf Jahre bis 100.000 km auf die elektrischen Antriebskomponenten. Optional bieten die Japaner eine Garantieverlängerung von bis zu zwei Jahren mit einer maximalen Kilometerlaufleistung von 150.000 km.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 VC-T Mild-Hybrid Xtronic (5-Sitzer)	1.5 VC-T e-Power	1.5 VC-T e-Power e-4ORCE (5-Sitzer)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1497	3/1497	3/1497
Leistung [kW (PS)]	120 (163)	150 (204)	157 (213)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/2800	330/2400	525/2400
0-100 km/h [s]	9,6	8,0	7,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	170	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,1   5	5,8   5	6,3   5
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	161	131	141
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/26/26	20/26/26	20/26/26
Steuer pro Jahr [Euro]	181	105	129
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	819	795	909
Preis [Euro]	35.500	37.000	44.400

#### 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 ( 2 Elektromotoren/3-Zyl.-Turbobenziner), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.497 ccm
Systemleistung	157 kW/213 PS
Systemdrehmoment	525 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	141 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.680/1.840/1.720 mm
Leergewicht/Zuladung	1.908/437 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	575/1.396 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Kanda

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 101V
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus evo <sup>3</sup> SUV
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	7,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/6,8/9,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	175 g/km (WTW* 201 g/km)
Reichweite	750 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.872/473 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/885/1.545 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>191 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>97 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>148 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>561 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	997 Euro		
Steuer pro Jahr	129 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/26		
Basispreis X-Trail 1.5 VC-T e-Power Tekna e-4ORCE (5-Sitzer)	52.730 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.12.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	54.230 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.136 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](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 der Kraftstoffe 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 (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
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 (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (3-geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	(Zubehör)
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

3,6

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

Stand: Februar 2023

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