



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

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

Reaktionsschnelles elektrisches Fahren genießen, ohne an die Steckdose zu müssen - so bewirbt Nissan seinen seriellen Hybridantrieb im Qashqai. Vor drei Jahren wurde die neue Antriebsentwicklung eingeführt: Ein kräftiger 190-PS-Elektromotor treibt die Vorderachse an, ein Dreizylinder-Turbobenziner erzeugt bedarfsgerecht den Strom dazu. Überschüssiger Strom wird in einer Pufferbatterie zwischengespeichert. Der Verbrenner kam besonders innovativ mit variabler Verdichtung, u.a. zur Effizienzsteigerung. Wenn man über einen Verbrenner Strom erzeugt und den Strom dann zum Vortrieb nutzt, hat man mehrfach Umwandlungsverluste - weshalb es ganz besonders auf einen hohen Wirkungsgrad des Benziners ankommt. Der bisherige Motor war schon nicht schlecht, jedoch haben gerade bei höheren Geschwindigkeiten die technischen Innovationen des Turbodreizylinders keinen Verbrauchsvorteil mehr gebracht. Ein effizienter Diesel war hier die bessere Wahl. Gerade den Selbstzünder sollte der Vollhybrid aber ersetzen. Mit dem Facelift des Qashqai bietet Nissan nun einen neu entwickelten Verbrenner in seinem Hybridsystem an. Der setzt wieder mehr auf konventionelle Technik, die aber konsequent optimiert wurde. So ist der Wirkungsgrad des Motors auf 42 Prozent gestiegen ist - ein ausgezeichneter Wert für einen Benzinler. Die Weiterentwicklung hat sich gelohnt, der Verbrauch sinkt um rund 15 Prozent im ADAC Ecotest auf 5,4 l/100 km. Wer das Potenzial des Hybridsystems geschickt nutzt, wird im Alltag meist eine vier vor dem Komma haben. Es ist aber nicht nur der Verbrauch gesunken, auch die Emissionen des Dreizylinders hat Nissan beachtlich gesenkt: Die Partikelanzahl beispielsweise wurde um 99,9 Prozent reduziert. Vom Auto selbst gibt es nicht viel Neues zu berichten - im besten Sinne. Bereits im Frühjahr 2025 wurde der Qashqai außen wie innen modernisiert. Einziges Manko beim Vollhybrid-Qashqai: Die Anhängelast ist auf 750 kg begrenzt. Ansonsten gefällt die in vielen Bereichen ausgereifte Abstimmung des Qashqai. Die Europäer durften ganz offensichtlich bei der Entwicklung an den richtigen Stellen mitreden und waren dabei geschickt und kompetent. Preislich nähert sich der Qashqai inzwischen gefährlich der 50.000-Euro-Marke, insbesondere als e-Power. Der moderat ausgestattete Testwagen liegt schon bei knapp 45.000 Euro. **Konkurrenten:** u. a. Honda C-RV, Hyundai Tucson, KIA Sportage, Renault Austral, Toyota Corolla Cross.

⊕ sicheres Fahrwerk, hohe aktive und passive Sicherheit, gute Bedienbarkeit, Infotainment auf aktuellem Stand

⊖ hohe Ladekante, geringe Anhängelast, recht hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Nissan hat die Karosserie des Qashqai sauber verarbeitet und ihre Bauteile passgenau zusammengesetzt. Die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch Optimierung vertragen, insbesondere im hinteren Bereich; der vordere Teil unter dem Motor und die seitlichen Bereiche sind jedoch gut verkleidet und geschützt. Der Innenraum gefällt durch seine wertigen Details, im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen vorn

wird weicher Kunststoff verbaut. Ab der zweiten Sitzreihe wird auf günstigeres Hartplastik gesetzt. Die Verarbeitung im Innenraum ist tadellos, insgesamt hinterlässt der Qashqai einen absolut soliden Eindruck.

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

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,4 l/100 km an, ergibt sich mit dem 55 l Tank eine theoretische Reichweite von üppi-gen 1015 km - ein wirklich gutes Resultat. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei angemessenen 536 kg – das reicht locker für vier Leute samt deren Gepäck. Auf dem Dach gibt es serienmäßig praktische Dachschienen, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 100 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Wenn es ein Anhänger hinten

dran sein soll, darf er allerdings nur 750 kg wiegen, egal ob er über eine eigene Bremse verfügt oder nicht - besser als nichts, aber alles andere als rühmlich. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen - für den e-Power gibt es das Notrad aus dem Zubehörangebot nicht, Runflat-Reifen ebenso wenig. Die Außenmaße sind vergleichsweise moderat für ein Kompaktklasse-SUV, mit 2,09 m Breite (inkl. Außenspiegel) und 4,43 m Länge fährt man noch ohne große Herausforderungen durch enge Innenstädte. Der Wendekreis von 11,7 m geht noch in Ordnung.

2,7 Licht und Sicht

Die Abmessungen des Qashqai lassen sich gut abschätzen; vorn muss man den Beginn der Motorhaube zwar mehr erraten, als dass man ihn sehen kann, aber der Heckabschluss ist recht klar definiert. Man hat insgesamt eine gute Sicht rundherum aus dem Auto, weil die erhöhte Sitzposition und die nicht zu breiten Dachsäulen die Übersicht erleichtern. Das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die insgesamt zufriedenstellend ausfällt. Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag erleichtert werden. Serienmäßig gibt es im N-CONNECTA Parksensoren vorn und hinten sowie ein 360-Grad-Kamerasystem. Im e-Power ist der autonome Parkassistent ebenfalls aufpreisfrei dabei. Extra kosten dagegen adaptive LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung und dynamischem Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt aussparen kann, um sie nicht zu blenden. Eine Scheinwerferreinigungsanlage zur Reduzierung von Blendung und Verbesserung der eigenen Sicht ist grundsätzlich nicht verfügbar. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Letztere müssen auch



Die erhöhte Sitzposition erleichtert die Rundumsicht. Die hinteren Dachsäulen könnten aber schmaler sein, das würde gerade beim Abbiegen helfen. Die Sensoren und das 360-Grad-Kamerasystem helfen beim Parken.

ohne asphärischen Bereich auskommen, mit denen das Umfeld seitlich neben dem Fahrzeug leichter eingesehen werden könnte.

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 rund 56 cm über der Straße fast in idealer Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt), außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur die Schweller liegen etwas hoch und sind damit der einzige Kritikpunkt. Die hinteren Türen öffnen fast im 90 Grad Winkel, so kommt man einfacher rein und raus. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe, in manchen Situationen sehr praktisch - jedoch heutzutage keine Selbstverständlichkeit mehr. Die Umfeldbeleuchtung wird nur über die Front- und Hecklichter umgesetzt, Spots beispielsweise unter den Außenspiegeln bringt der Qashqai N-CONNECTA nicht mit. Das schlüssellose Zugangssystem ist Serie, es kann über die vorderen Türgriffe und an der Heckklappe bedient werden; zusätzlich kann man automatisches Ent- und Verriegeln durch Annäherung und Entfernen vom Auto einstellen.

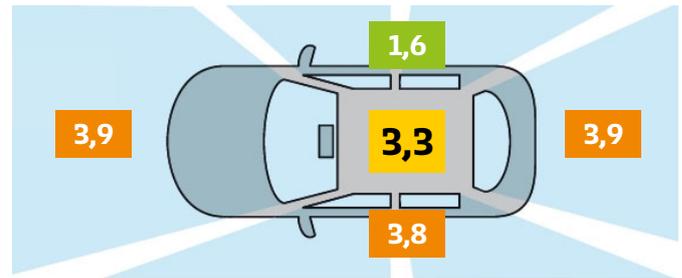
⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Der Schlüssel verfügt über einen Bewegungssensor, welcher die Funkfunktion abschaltet, wenn der Schlüssel eine Weile nicht bewegt wird. Das ist zwar besser

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Qashqai 385 l (Kofferraumboden nach unten gelegt). Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 520 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 830 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.355 l Volumen zur Verfügung. Hängt man den variablen Kofferraumboden in der oberen Position ein, lassen sich darunter 105 l des Ladevolumens abtrennen.

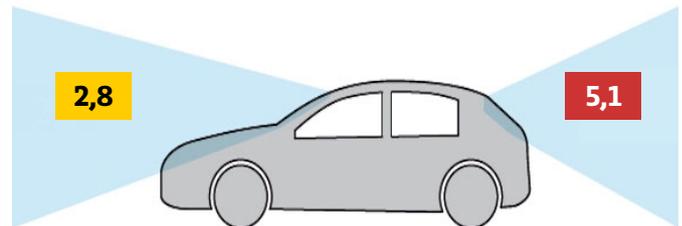
Rundumsicht

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 nichts - modernere Systeme mit integrierter Reichweitenmessung sind aber deutlich sicherer. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Das Gepäckraumvolumen des Qashqai beträgt zwischen 385 Litern (bis unter die Kofferraumabdeckung) und 1.355 Litern (bei umgeklappter Rückbank, dachhoch beladen).

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Für den Qashqai N-CONNECTA gibt es die elektrische Heckklappe gegen Aufpreis - diese Funktion ist im Testwagen jedoch nicht verbaut. Aber auch manuell kann man die Klappe leicht öffnen und mit den praktischen Griffmulden einfach wieder schließen. Die Klappe öffnet recht weit, dennoch muss man ab knapp 1,90 m Größe auf seinen Kopf achten, um sich nicht insbesondere am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladekante befindet sich 77 cm über der Straße - das Gepäck muss beim Beladen also weit angehoben werden. Weniger störend, aber dennoch nicht ideal im Alltag ist die innere Stufe von 14 cm, wenn der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen Halterung, befinden sich Ladekante und -boden praktisch auf einem Niveau, was besonders das Entladen erleichtert. Der Kofferraumboden selbst ist zweigeteilt, so kann man ihn auch bei Teilbeladung in zwei Schritten nach oben oder unten setzen. Außerdem lässt sich eine Hälfte des Bodens senkrecht in der Kofferraummitte einstecken, so dass man einen praktischen "Raumtrenner" hat und kleine Gegenstände besser fixiert sind (Flexiboard). Bei



Der Kofferraumboden ist zweigeteilt und höhenstellbar. Die breite Kofferraumöffnung erleichtert das Beladen, die hohe Ladekante von 77 cm dagegen nicht.

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.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich vom Innenraum aus oben an der Lehne asymmetrisch geteilt umklappen. Das Klappen funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Lehnen fallen nach der Entriegelung von allein nach vorn. Sind die Vordersitze vollständig zurückgefahren, müssen zunächst die Kopfstützen demontiert werden. Beim Aufstellen der Lehne sollte man auf die

Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und dabei zu beschädigen. Es gibt seitlich links und rechts jeweils ein Fach im Gepäckraum, ein weiteres unter dem Kofferraumboden, zwei Taschenhaken sowie vier stabile Zurrösen, in die sich ein bodennahees Gepäcknetz einspannen lässt.

2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Im Vergleich zu manchem Konkurrenten mag das Cockpit des Qashqai auf den ersten Blick etwas in die Jahre gekommen wirken - für die Bedienbarkeit und Übersichtlichkeit ist das Layout jedoch klar von Vorteil. So spendiert Nissan seinem 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 Getriebewählhebel 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 sind nachts kaum zu erkennen. Das 12,3-Zoll-TFT-Display hinter dem Lenkrad (Serie ab N-CONNECTA) lässt sich sehr gut



Die Bedienbarkeit profitiert von den separaten Tasten z.B. für die Klimasteuerung. Das Infotainmentsystem ist aktuell, allerdings müssen viele Einstellungen über das Instrumentendisplay umgesetzt werden.

ablesen, bietet unterschiedliche Layouts und informiert je nach Einstellung zusätzlich zu Navigation, Unterhaltung, Verkehr oder Fahrzeug. Auch die Navigationskarte lässt sich großformatig anzeigen. Der Bordcomputer enthält alle

wichtigen Fahrtinformationen und bietet drei unterschiedliche Speicher: Langzeit, Kurzzeit und ab Tankstopp. Der Touchscreen des Infotainmentsystems ist immer 12,3 Zoll groß und enthält ab der getesteten Ausstattung auch die Navigationsfunktion. Die ehemals als Hardwareknöpfe ausgeführten Direktwahltasten sind jetzt am linken Bildschirmrand dauerhaft eingeblendet. Einen Drehregler zum Zoomen gibt es nicht mehr, der praktische Lautstärkendreheknopf ist aber geblieben. Der Bildschirm liegt weit oben und damit gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber recht umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Die kreativen bis inkonsistenten Abkürzungen der Wörter und Sätze in den Menüs münden bisweilen im Rätselraten. Das

optionale Head-up-Display (nicht im Testwagen) projiziert die wichtigsten Informationen auf die Windschutzscheibe. Das separate Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und lässt sich 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 - zumal die Kabel bei jedem Schließen der Mittelarmlehne in die kleinen Kerben eingefädelt werden müssen, um sie nicht einzuklemmen.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Bereich Konnektivität ist der Qashqai gut aufgestellt. Das Infotainmentsystem NissanConnect CCS 2.0 hat Google-Systeme wie Google Maps, den Google Sprachassistenten oder den Google PlayStore integriert. Damit hat das System eine umfangreiche Funktionalität und wird lange Jahre aktuell gehalten. Over-the-Air-Updates, Remote-Steuerungsmöglichkeiten und Echtzeit-Verkehrsinformationen verstehen sich da von selbst. Dienste und Updates sind fünf Jahre inklusive, kosten danach Aufpreis. Serienmäßig ist eine

Audioanlage mit sechs Lautsprechern, das Bose Soundsystem mit zehn Lautsprechern ist erst ab der N-DESIGN-Ausstattung verfügbar. Smartphones lassen sich per Bluetooth, USB sowie Apple CarPlay oder Android Auto (auch kabellos) verbinden. Die induktive Lademöglichkeit für Handys oder dergleichen ist Serie. Über die Nissan Connect-App können verschiedene Fahrzeuginformationen abgerufen und einige Funktionen gesteuert werden.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Qashqai lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für knapp 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst ab etwa 2,15 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite liegt im guten durchschnittlichen

Bereich. Optional kann man ein Panoramaglasdach ordern. Die Ambientebeleuchtung verbessert nachts das Raumempfinden im Innenraum. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das einen auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ebenso. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panoramaglasdach reicht auch bis über die Rücksitze. Die Ambientebeleuchtung gibt es dagegen nur vorn.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das asymmetrisch geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Eine verschiebbare Rücksitzbank oder eine Neigungsverstellung für die Fondlehnen, wie es mancher Konkurrent zu bieten hat, gibt es für den Qashqai N-CONNECTA 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



Sind die Vordersitze für 1,85-m-Personen eingestellt, reicht der Platz auf der Rückbank selbst für 1,95 m große Menschen locker aus. Zumindest für zwei Erwachsene nebeneinander, drei würden recht beengt sitzen.

Mittelarmlehne zur Verfügung. Das Handschuhfach ist eher klein und weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,7 KOMFORT

2,8 Federung

Für den Qashqai gibt es nur das Standardfahrwerk, ein Sportfahrwerk oder adaptive Dämpfer sind nicht erhältlich. Insgesamt ist die Abstimmung gelungen und im positiven Sinne unauffällig. Sie bietet einen guten Kompromiss zwischen Komfort und Verbindlichkeit. Bei langsamem Tempo spürt man schlechte Straßen durchaus, bei größeren Wellen wie gestauchtem Teerbelag kommt die Schluckfreudigkeit an ihre Grenzen. Letztlich ist das Federungsverhalten aber nicht belastend. Gerade innerorts spürt man Kanten und ähnliche

Unebenheiten deutlicher, mit zunehmendem Tempo dann weniger. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel werden gut absorbiert, hier kann der Qashqai auch mit seinem rein mechanisch geregelten Fahrwerk punkten. Außerorts fährt das japanische SUV dann unauffälliger und weitgehend ruhig. Auf der Autobahn ist man gelassen unterwegs, hier bringt der kompakte Japaner die nötige Ruhe mit. Eine Stuckerneigung tritt nicht auf, lange Strecken kann man entspannt zurücklegen.

2,9 Sitze

In der Testwagenausstattung N-CONNECTA sind die Vordersitze manuell einstellbar, eine elektrische Sitzverstellung ist erst für die höheren Ausstattungslinien erhältlich. Die Stoffsitze lassen sich unter anderem in der 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 damit weniger Seitenhalt - aber selbst für Erwachsene eine passende Sitzposition. Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert und eignet sich daher lediglich für kürzere Strecken. Die Armauflagen in den hinteren Türen sind spürbar dünner gepolstert als vorn.

2,4 Innengeräusch

⊕ Nissan wirbt für die Überarbeitung des e-Power-Systems unter anderem mit einem leiseren Antriebssystem.

Tatsächlich bestätigt der subjektive wie objektive Eindruck, dass es im Qashqai e-Power leiser als bisher zugeht. Der

gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h sinkt von ehemals 67,5 auf 66,1 dB(A). Wie bisher ist der Elektromotor kaum zu hören; überdies arbeitet der Verbrenner nun abseits der kurzen Warmlaufphase akustisch deutlich zurückhaltender, insbesondere bei höheren Drehzahlen. Insgesamt ist der Qashqai ordentlich gedämmt, die allgemeinen Fahr- und

Windgeräusche bleiben im Hintergrund. Bis etwa 150 km/h kann man sich problemlos unterhalten. Auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren mindestens bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h ordentlich.

2,4 Klimatisierung

⊕ Der Qashqai N-CONNECTA verfügt serienmäßig über eine Zweizonen-Klimaautomatik samt separater Luftausströmer für die Fondinsassen. Gut: Nissan spendiert auch dem aktuellen 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. Eine Standheizung wird über das offizielle Zubehörprogramm angeboten.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der Qashqai e-Power wird ausschließlich über den 190 PS/140 kW leistenden E-Motor an der Vorderachse angetrieben. Der 1,5 Liter große Dreizylinder-Turbobenziner hat lediglich die Aufgabe, den Generator für die Stromerzeugung anzutreiben. Der Generatorstrom geht dann direkt in den Antriebsmotor oder teilweise bis komplett in die Pufferbatterie. Das Anfahrverhalten ist E-Auto-typisch sehr

gut, von 15 auf 30 km/h beschleunigt der Qashqai in flotten 1,2 s. Auch danach geht es überaus munter weiter. Von 60 auf 100 km/h benötigt der Japaner nur 3,8 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 4,9 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.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ist der Qashqai e-Power elektrisch unterwegs, ist die Laufkultur wie bei E-Autos üblich tadellos. Sinkt der Akkustand, wird der Dreizylinder-Benziner gestartet. Dieser erzeugt in der (kurzen) Warmlaufphase spürbare Vibrationen und ist deutlich zu hören. Hat er seine Betriebstemperatur erreicht, läuft der Benziner vibrationsarm und akustisch zurückhaltend. Bei ruhiger Fahrweise werden nur sehr sensible Naturen erkennen können, wann der Verbrenner arbeitet und wann nicht. Hohe Drehzahlen sind mit dem neuen Benziner weit weniger auffällig als bisher, man hört den Motor arbeiten, akustisch aufdringlich wird er jedoch nicht. Das Ansprechverhalten des Antriebs ist stets gut, reicht

allerdings nicht an die Spontanität von E-Autos heran, wenn man höhere Leistung abfordert. Drückt man das Gaspedal abrupt durch, dauert es einen Moment, ehe der E-Motor das maximale Drehmoment zur Verfügung stellt. Denn zunächst muss der Benziner gestartet werden und Strom erzeugen - die Batterie kann die notwendige Leistung nicht allein abgeben, sie braucht die Unterstützung des Generators am Verbrenner. 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 Vortrieb des Fahrzeugs ausschließlich über den E-Motor erfolgt, verfügt der Qashqai e-Power wie bei Elektroautos üblich über eine Konstantübersetzung - Gangwechsel gibt es daher nicht. Der Wählhebel auf der Mittelkonsole ist leicht verständlich und praktisch im Alltag.

Der Wechsel zwischen Vorwärts und Rückwärts erfolgt von Systemseite aus sehr schnell. Das Anfahrverhalten mit der harmonisch einsetzenden Kriechfunktion ist tadellos, neben einer Berganfahrhilfe bietet der Qashqai zusätzlich eine Autohold-Funktion.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrwerksabstimmung ist den Nissan-Ingenieuren gut gelungen. Der Wagen liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von schnell angegangenen engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken noch in Grenzen - nicht selbstverständlich bei einem SUV. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Qashqai ein stimmiges Ergebnis ab. Das ESP regelt im Grenzbereich effektiv, teils mit deutlichen Eingriffen. Die sind aber kurz genug, damit das Fahrzeug lenkbar bleibt, und ausgeprägt genug, um im nötigen Maße Tempo abzubauen. Lenkungsverhärten tritt nicht auf. Man kann ausreichend dynamisch unterwegs sein, ohne dass es auf Kosten der Sicherheit geht - in der Summe ein guter Kompromiss und ein ansehnliches Ergebnis erst recht für ein SUV.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung im Qashqai zeigt sich von ihrer angenehmen Seite. Man hat ein gutes Lenkgefühl und eine passende Rückmeldung. Die Lenkung ist angemessen sensibel, die Mittellage klar zu spüren und die Zentrierung einwandfrei. Damit lässt es sich problemlos und entspannt durch die Kurven fahren und das japanische SUV unaufgeregt auf Kurs halten. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,6 Lenkradumdrehungen.

3,2 Bremse

Der Qashqai e-Power verfügt über die Funktion "e-Pedal" - sie aktiviert die höchste Rekuperations- und damit Bremsleistung des Elektromotors, sobald 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 36,9 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) – ein zufriedenstellender Wert. Die Bremsanlage spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren - vom synthetischen Pedalgefühl darf man sich nicht irritieren lassen.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des Qashqai N-CONNECTA ist sehr umfangreich, die meisten Systeme sind serienmäßig an Bord. Ein Notbremsystem samt Kollisionswarnung und Kreuzungs-Assistent ist ebenso Serie wie auch ein Spurhalte- und ein Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer und die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Die Verkehrszeichenerkennung ist Pflicht - sie macht ihre Arbeit ordentlich, aber wie bei den meisten Fahrzeugen nicht ganz fehlerfrei. Der ProPilot Assist umfasst u.a. einen teilautonomen Stauassistenten. Serie in allen Varianten 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. Ein Head-up-Display mit Projektion der Informationen in die Frontscheibe gibt es gegen Aufpreis. Nissan erlaubt die Konfiguration eines personalisierten Modus für die Fahrerassistenten Tempowarnung und Spurhalteassistent. Über zwei Tastendrucke am Lenkrad ist der Modus aktivierbar - auf diese Weise kann man schnell und einfach beispielsweise die akustische Tempowarnung deaktivieren (Tempolimitanzeige und optische Warnung bleiben aktiv), die nach jedem Fahrzeugstart eingeschaltet sein muss (EU-Regelung).

1,8 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 (Centerbag) ausgestattet, der sich bei einem Unfall zwischen den Vordersitzen entfaltet, um ein Zusammenstoßen von Fahrer und Beifahrer zu verhindern. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis 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. Die Multikollisionsbremse ist Serie, sie soll nach einem ersten Aufprall weitere Zusammenstöße verhindern, indem sie das Auto festbremst. Im Falle eines Unfalls setzt der Nissan automatisch einen Notruf ab (eCall).

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

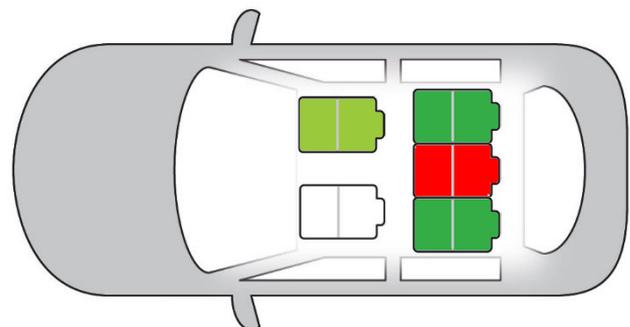
2,1 Kindersicherheit

⊕ 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. 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. Alle Fensterheber wie auch die optional elektrische Heckklappe (nicht im Testwagen) verfügen über einen zuverlässigen und ausreichend sensiblen Einklemmschutz, um das Verletzungsrisiko zu minimieren.

⊖ Auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern ungünstige Anlenkpunkte eine sichere Montage des Kindersitzes. Die

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)

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 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.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Nissan hat den Dreizylinder-Benziner neu entwickelt und auch weitere Komponenten im Hybrid-Antriebssystem optimiert. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der Verbrauch sinkt gegenüber der Vorgängergeneration um fast einen Liter im ADAC Ecotest auf jetzt 5,4 l/100 km - in diesen Bereichen sind das Welten. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 144 g pro km. Dafür gibt es 35 Punkte im CO₂-Abschnitt des Ecotest. Eine Detailbetrachtung der neuen Ergebnisse lohnt sich. So ist in jedem Bereich der Verbrauch gesunken, sowohl bei Stadtfahrten als auch bei Überlandfahrten. Interessanterweise ist gerade auf der Autobahn die Verbrauchsreduktion am deutlichsten - das war bisher aber auch die Schwachstelle des "alten" e-Power-Systems. Der neue Antrieb genehmigt sich innerorts 4,3 l, außerorts 4,9 l und im Autobahnzyklus 7,2 l pro 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Vorgängermotor hat trotz Partikelfilter noch leichte Auffälligkeiten gezeigt - nicht nach den gesetzlichen Maßstäben, wohl aber nach den deutlich strengeren Ecotest-Maßstäben. Der neue Motor jedoch wurde erheblich verbessert, die Partikelemissionen sind ausgesprochen niedrig. So ist die Partikelanzahl um 99,9 Prozent gesunken. Alle

anderen Schadstoffgruppen sind weiterhin unauffällig, die volle Punktzahl von 50 Zählern im Schadstoffkapitel damit absolut gerechtfertigt. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Qashqai e-Power nun 85 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest erzielen.

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Den Qashqai mit neuem e-Power-Antrieb bietet Nissan ab 39.930 Euro an - eine stolze Summe. Der Aufschlag von 2.500 Euro zum 1,3-l-Turbobenziner mit Automatik wirkt auf den ersten Blick hoch. Jedoch bekommt man ein komplett anderes Antriebssystem, das neben dem Elektromotorkomfort auch spürbar mehr Leistung und signifikant weniger Verbrauch verspricht. Die getestete N-CONNECTA Ausstattung bündelt in dieser Klasse inzwischen übliche Komfort- und Assistenzleistungen. Sie umfasst unter anderem das Navigationssystem mit Google-Onlinefunktionen und das 360-Grad-Kamerasystem. Die gute Ausstattung in Ehren - der Listenpreis von 44.800 Euro

für den Testwagen ist sehr hoch inzwischen. Zumal weitere Extras wie das Komfort Paket und der adaptive Fernlichtassistent empfehlenswert sind, weil sie mit verhältnismäßig moderatem Aufschlag den Ausstattungsumfang abrunden. Die 45.000-Euro-Marke wird dann schon ohne Metallic-Lackierung gerissen. Bei Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, der Antrieb ist ebenfalls modern und effizient. Die Steuer für das Testmodell liegt bei 72 Euro pro Jahr, die Typklasseneinstufungen für die Versicherung sind günstig (Haftpflicht 15) bis moderat (Teilkasko 21, Vollkasko 19). Nissan gibt auf das gesamte Fahrzeug 3 Jahre bis

100.000 km Garantie, gegen Durchrostung bis zu 12 Jahre. Das erweitert, jedoch will Nissan den Qashqai nach wie vor jährlich Inspektionsintervall wurde von 15.000 auf 20.000 km zur Durchsicht in der Werkstatt sehen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Qashqai 1.3 DIG-T MHEV Acenta	Qashqai 1.3 DIG-T MHEV Acenta	Qashqai 1.3 DIG-T MHEV Acenta Xtronic	Qashqai 1.3 DIG-T MHEV N-CONNECTA 4x4 Xtronic	Qashqai 1.5 VC-T e-POWER Acenta
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1332	4/1332	3/1497
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	116 (158)	116 (158)	116 (158)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1650	260/1800	270/1800	270/1800	330/2400
0-100 km/h [s]	10,2	9,5	9,2	9,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	206	199	198	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,3 l S	6,3 l S	6,3 l S	6,8 l S	5,1 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	142	142	141	154	116
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/21	15/19/21	15/19/21	15/19/21	15/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	129	129	127	159	72
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	766	779	798	857	773
Preis [Euro]	34.290	35.530	37.430	42.300	39.930

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	237/511/834
• Dachlast/Anhängelast [kg]	46/462
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,12
Herstellungsland	England
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	77,0
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	191

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (3-Zyl.-Turbobenziner/Synchronmotor), Euro 6d (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	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,10 l
CO ₂ -Ausstoß	116 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,45 m ² /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R 18
Länge/Breite/Höhe	4.425/1.835/1.625 mm
Leergewicht/Zuladung	1.665/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	504/1.440 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)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
Ecotest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/4,9/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	124 g/km (WTW* 144 g/km)
Reichweite	1.015 km
Innengeräusch 130 km/h	66,1 dB(A)
Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.624/536 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/830/1.355 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	133 Euro	Wertverlust	447 Euro
Monatliche Gesamtkosten	793 Euro		
Steuer pro Jahr	72 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/21		
Basispreis Qashqai 1.5 VC-T e-POWER N-CONNECTA	43.000 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.07.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.592 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 (statisch)/500 Euro (dynamisch)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	900 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 (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	700 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	700 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/600 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: September 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer