ADAC autotest



Nissan Qashqai 1.3 DIG-T MHEV N-CONNECTA

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (116 kW / 158 PS)

Es hat gute Gründe, warum der Qashqai von Nissan ein so erfolgreiches Modell hierzulande ist - er trifft den europäischen Geschmack sehr gut. So bringt er ein verbindliches und angemessen komfortables Fahrwerk, eine präzise Lenkung und eine ausgereifte Abstimmung in vielen Bereichen mit. Offensichtlich durften die Europäer bei der Entwicklung an den richtigen Stellen mitreden und waren dabei geschickt und kompetent. Dazu kommen praktische Details, die in Modellen anderer Asiatischer Hersteller gerne gestrichen werden: Von vier Haltegriffen am Dachhimmel über eine effektive Kofferraumbeleuchtung bis hin zur Beifahrersitzhöheneinstellung (!) können manche Modelle nur träumen, selbst wenn sie über 50.000 Euro kosten. Der Qashqai bringt diese Ausstattungen mit, ist inzwischen aber alles andere als ein Schnäppchen. Der Preis für die getestete Variante beginnt bei über 38.000 Euro. Motorisiert ist er in diesem Fall mit Handschaltung und einem 1,3-l-Turbobenziner, der bis in mittlere Drehzahlbereiche eine erstaunlich gute Laufkultur aufweist, ansonsten aber sparsamer laufen dürfte. Das Mildhybridsystem scheint herzlich wenig zu bringen. Hier hat der Vollhybrid e-Power deutlich mehr Potenzial, ist aber auch schmerzliche 5.000 Euro teurer. Ein klarer Vorteil für den klassischen Benziner: Er darf Anhängelasten bis 1,65 t ziehen, da kann der Hybrid mit 750 kg nicht mithalten. Die Unterschiede im Innenraum halten sich dagegen in Grenzen, Platz hat man im Qashqai grundsätzlich genug für vier Erwachsene und ihr Gepäck. Die Bedienung gefällt, Nissan verbaut noch zahlreiche klassische Bedienelemente, die den Autofahreralltag erleichtern. Das Infotainmentsystem setzt nun auf Google-Systeme wie Maps und deren Sprachsteuerung - das kommt der Funktionalität zugute und stellt langjährige Updates sicher. Der Qashqai gehört damit zu den aktuell besten Nissan-Modellen, wenn man ein praktisches und unaufgeregtes Auto sucht. **Konkurrenten:** u. a. Honda C-RV, Hyundai Tucson, KIA Sportage, Renault Austral, Toyota Corolla Cross.

⊕ **hohe aktive und passive Sicherheit, sichere Fahrwerksabstimmung, gute Anhängelast, verständliche Bedienung und modernisiertes Entertainment**

⊖ **üppiger Verbrauch, hohe Ladekante**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,2
AUTOKOSTEN	2,7

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Qashqai hat Nissan 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 Materialien, 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 durchaus wertigen Eindruck.

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

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 7,2 l/100 km an, ergibt sich mit dem 55 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 760 km - ein zufriedenstellendes Resultat. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei angemessenen 501 kg – das reicht locker für vier Leute samt deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's 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 noch für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,65 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst 700 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen - außer man hat das Notrad als Option aus dem Zubehörangebot gewählt. Runflat-Reifen oder ein Reserverad in Fahrbereifung gibt es dagegen nicht. In Verbindung mit dem Notrad sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber im Fahrzeug verstaut. 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.

2,8 Licht und Sicht

Die Abmessungen des Qashqai lassen sich recht 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 noch zufriedenstellend ausfällt. Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag zusätzlich erleichtert werden. Serienmäßig gibt es im N-CONNECTA Parksensoren vorn und hinten sowie ein 360-Grad-Kamerasystem, der Parkassistent hingegen ist den Automatik-Varianten vorbehalten. Gegen Aufpreis bekommt man adaptive LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung und dynamischem Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt aussparen kann, um sie nicht zu blenden. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Letztere müssen auch ohne asphärischen Bereich auskommen, mit denen das Umfeld seitlich neben dem Fahrzeug leichter eingesehen werden könnte.



Die Rundumsicht im Qashqai ist nach hinten recht klar definiert. Nach vorne muss man das Ende der Motorhaube etwas erraten.

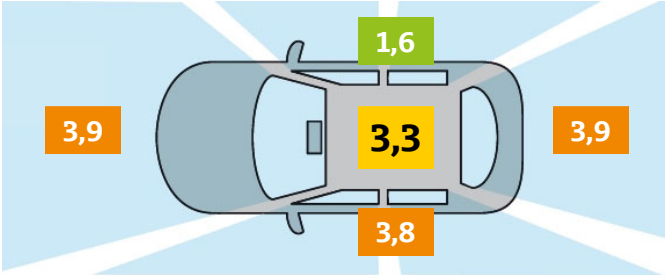
2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Qashqai bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht. Denn die 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's vier Haltegriffe, in manchen Situationen sehr praktisch - jedoch heutzutage keine Selbstverständlichkeit mehr. Die Umfeldbeleuchtung wird nur über die Front- und Hecklichter umgesetzt, Spots bespielsweise unter den Außenspiegeln bringt der Qashqai N-CONNECTA nicht mit. Das schlüsselloses 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. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

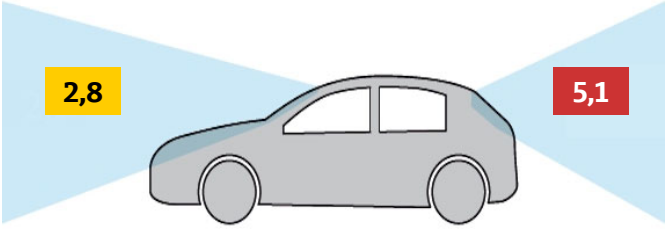
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



2,4 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 Getränkekisten 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 50 l des Ladevolumens abtrennen.

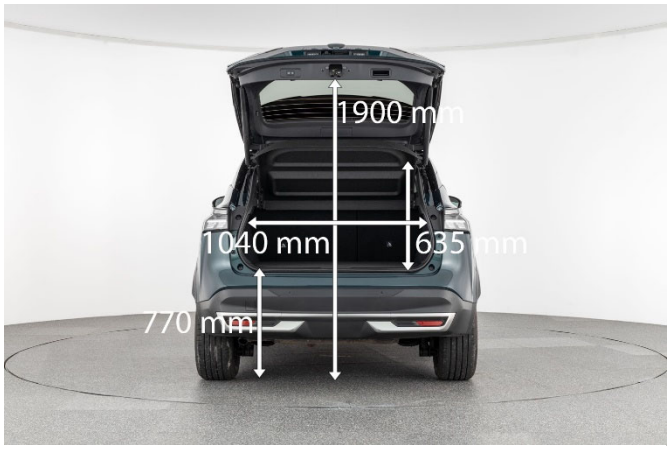


Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Qashqai 385 l (Kofferraumboden nach unten gelegt). Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.355 l Volumen zur Verfügung.

© ADAC e.V.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die optional elektrische Heckklappe schwingt nach Betätigung des Tasters oder nach einer Fußbewegung unter die Heckschürze selbstständig auf und zu. Sie öffnet recht weit, dennoch muss man ab etwa 1,90 m Größe auf seinen Kopf achten, um sich nicht insbesondere am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen. Zum Schließen gibt es an der Heckklappe zwei Tasten: Einmal nur die Klappe verschließen und einmal zusätzlich das Auto verriegeln. 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 10 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. 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 befindet sich 77 cm über der Straße - das Gepäck muss beim Beladen also weit angehoben werden. Die Heckklappe öffnet bis zu einer Höhe von 1,90 m.

2,8 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 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, einen Taschenhaken sowie vier stabile Zurrösen, in die sich ein bodennahes Gepäcknetz einspannen lässt.

2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Mag das Cockpit des Qashqai auf den ersten Blick im Vergleich zu manchem Konkurrenten etwas altbacken wirken - für die Bedienbarkeit und Übersichtlichkeit ist das Layout 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 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 sind nachts kaum zu erkennen. Das 12,3-Zoll-TFT-Display hinter dem Lenkrad (Serie ab N-CONNECTA) lässt sich sehr gut ablesen, bietet unterschiedliche Layouts und informiert je nach Einstellung zusätzlich zu Navigation, Unterhaltung, Verkehr oder Fahrzeug. Auch die Navikarte lässt sich großformatig anzeigen. Der Bordcomputer enthält alle wichtigen Fahrtinformationen und bietet drei



Das separate Klimabedienteil kommt der Bedienung zugute. Umständlich: die USB-Anschlüsse sind in der Mittelarmlehne.

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

© ADAC e.V.

Navigationsfunktion. Die ehemals als Hardwareknöpfe ausgeführten Direktwahltasten sind jetzt am linken Bildschirmrand dauerhaft eingeblendet. Einen Drehregler zum Zoomen gibt es nicht mehr, der praktische Lautstärkendrehknopf 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 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 - zumal die Kabel bei jedem Schließen der Mittelarmlehne in die kleinen Kerben eingefädelt werden müssen, um sie nicht einzuklemmen.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Qashqai ist in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das neue Infotainmentsystem NissanConnect CCS 2.0 hat nun 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 mit an die 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.



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.

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 nicht. Das Angebot an Ablagen vorn ist passabel, es gibt Türfächer mit einer Verstaumöglichkeit für 1-l-Flaschen sowie Becherhalter

© ADAC e.V.

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.

2,7 KOMFORT

2,6 Federung

Für den Qashqai gibt es nur das Standardfahrwerk, eine Variante mit adaptiven Dämpfern ist nicht erhältlich. Insgesamt ist die Abstimmung unauffällig und gelungen, sie stellt einen guten Kompromiss zwischen Komfort und Verbindlichkeit dar. Bei langsamem Tempo spürt man schlechte Straßen schon durchaus, bei gröberen Wellen wie gestauchtem Teerbelag kommt die Schluckfreudigkeit an ihre Grenzen. Insgesamt ist das Federungsverhalten aber nicht belastend. Gerade innerorts spürt man Kanten und ähnliche Unebenheiten deutlicher, mit zunehmendem Tempo dann weniger. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel werden durchaus zufriedenstellend absorbiert. Außerorts fährt der Qashqai 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.

2,6 Innengeräusch

Nissan hat den Qashqai ordentlich gedämmt, insbesondere der Motor ist auffällig unauffällig. Solange man unter 4.500 1/min bleibt (im Alltag problemlos möglich), ist vom Antrieb wenig bis gar nichts zu hören. Erst beim Ausdrehen wird er lauter, verhält sich dafür bei ganz niedriger Drehzahl kultiviert. Die sonstigen Fahr- und Windgeräusche bleiben eher im Hintergrund, so dass sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 67,1 dB(A) ergibt. Bis etwa 150 km/h kann man sich noch gut 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 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. Eine Standheizung wird über das offizielle Zubehörprogramm angeboten.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 158 PS starken Turbovierzylinder ist der Qashqai absolut ausreichend motorisiert, seine 260 Nm Drehmoment liegen zwischen 1.800 und 4.000 U/min an. Damit lässt sich der Kompakte sehr schaltfaul fahren, schon ab 60 km/h kann man im 6. Gang unterwegs sein. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor ein deutlich verzögertes Ansprechen, damit muss man sich arrangieren. Das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h spiegelt dies gut wieder: Dafür benötigt der Qashqai vergleichsweise lange 2,6 s. Ansonsten reagiert er recht spontan auf Gasbefehle. Die Elastizitätsmessungen in den Gängen vier bis sechs bestätigen die

© ADAC e.V.

gute Durchzugskraft des Turbobenziners. Insgesamt kann man durchaus mit Fahrspaß unterwegs sein. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gelingt laut Hersteller in 9,5 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 206 km/h. Für den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h wurden minimal 5,6 s gemessen (im 2. und 3. Gang); der gleiche Geschwindigkeitszuwachs ist nur im vierten Gang in 7,5 s , nur im 5. Gang in 10,4 s und nur im 6. Gang in 14,8 s möglich. Soll es möglichst schnell von 80 auf 120 km/h gehen, dann benötigt der Test-Qashqai mit Mildhybrid-Benziner 6,8 s.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung weitgehend gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht unter 1.500 1/min sehr zögerlich auf Gasbefehle an, ab 2.000 1/min beschleunigt er dann aber druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die Vibrationen fallen auffällig gering aus, der Motor arbeitet für einen Vierzylinder sehr vibrationsarm. Gerade bis in mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder sehr kultiviert, erst ab etwa 4.000 1/min wird er lauter und dann mit steigender Drehzahl zunehmend störender. Bei jedem Lastwechsel braucht der Turbomotor einen Moment, bis er wieder die jeweils mögliche Leistung voll zur Verfügung stellt. Auch im mittleren Drehzahlbereich fällt das noch auf - das kann die Version mit Automatikgetriebe besser kaschieren, wenn Schalten unter Last möglich ist. Das ist konstruktionsbedingt beim handgeschalteten Testwagen freilich nicht möglich.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist angemessen präzise geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang kann einfach eingelegt werden, er ist über einen separaten Sperring am Knauf gesichert, der zum "Entriegeln" hochgezogen wird. Der Motor hebt im Kupplungsschleifpunkt seine Drehzahl leicht an, damit er nicht so leicht versehentlich abgewürgt wird - so klappt das Anfahren einfacher. Insgesamt ist das Getriebe angemessen lang übersetzt (2.800 U/min bei 130 km/h), der Motor kommt damit gut zurecht. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Dosierung der Kupplung stellt keine besonderen Ansprüche an den Fahrer. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei und praxistauglich. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

1,9 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 in Zaum gehalten. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Qashqai ein stimmiges Ergebnis ab. Der 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.

1,9 Lenkung

⊕ Die Lenkung im Qashqai zeigt sich von ihrer guten Seite. Man hat ein einwandfreies Lenkgefühl und eine passende Rückmeldung. Die Lenkung ist angemessen sensibel. Die Mittellage ist klar zu spüren, die Zentrierung einwandfrei. Damit lässt 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.

1,8 Bremse

⊕ An der Bremsleistung gibt es nichts auszusetzen, im Gegenteil. Denn bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind im Schnitt nur 33,3 m nötig (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Das ist ein wirklich guter Wert, der auch bei höherer Belastung gehalten wird. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

© ADAC e.V.

1,6 SICHERHEIT

0,6 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 ein 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. 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 - dieses Paket ist aber nur für die Automatikversionen erhältlich. Serie wiederum 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 Tastendrücke 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 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 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).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreu-zungsassistent	Serie
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	Serie
Abstandsregeltempomat	Serie
Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
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	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt mes-send)

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

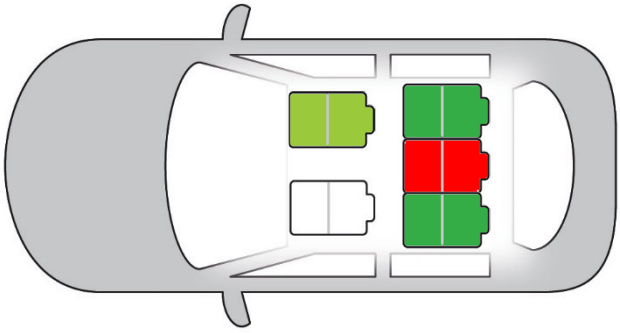
2,2 Kindersicherheit

⊕ 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. Nutzt man in der zweiten Sitzreihe eine platzeinnehmende 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 verfügen über einen zuverlässigen und ausreichend sensiblen Einklemmschutz, um das Einklemmrisiko zu minimieren.

⊖ 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.

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.

2,5 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2

⊖ Der Qashqai 1.3 DIG-T MHEV erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von hohen 7,2 l Super pro 100 km - das ist für ein neues Modell ziemlich enttäuschend. Erstrecht, da ein Mildhybridsystem beim Spritsparen helfen soll. Es gibt zwar Potenzial, auch mit einem niedrigeren Verbrauch 100 km weit zu kommen - dafür darf man aber mit eiserner Disziplin das Gaspedal nur zärtlich berühren. Im Ecotest mit seinem vorgegebenen Zyklen, welche die gängigen Lebenslagen abdecken, ergibt sich dann eine CO2-Bilanz von 190 g/km - das reicht nur für 20 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO2. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,9 l, außerorts bei 6,3 l und auf der Autobahn bei 8,1 l Super alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke		7,9
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße		6,3
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn		8,1
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch		7,2
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

© ADAC e.V.

1,0 Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich erfolgreich um die Partikelemissionen - diese sind sehr niedrig, sowohl die Anzahl als auch die Masse. Die sonstigen Schadstoffemissionen liegen ebenso weit unter den Grenzwerten. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die CO-Emissionen vorbildlich niedrig - das gibt verdient volle Punktzahl von 50 Zählern für den Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 20 Punkten für den CO2-Ausstoß rettet sich der Qashqai damit auf 70 Punkte und gerade so auf vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest. Auch bei den RDE-Messungen auf der Straße - also im Realbetrieb - zeigt sich der Qashqai vorbildlich sauber.

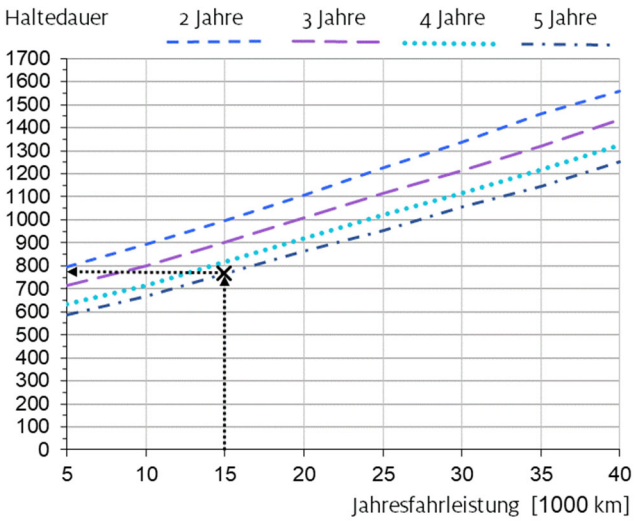
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Die getestete Variante des Qashqai kostet aktuell etwas über 38.000 Euro - schon wieder ein paar hundert Euro teurer als Anfang des Jahres. Zwar haben sich die Preisaufschläge verlangsamt, Ruhe ist an der Preisfront aber noch nicht eingekehrt - und das obwohl die letzten Jahre die Modelle um etliche tausend Euro teurer wurden. Zur "Verteidigung" der Hersteller sei angemerkt, dass die vorgeschriebenen Ausstattungsdetails umfassender wurden und beispielsweise durch die verpflichtende Verkehrszeichenerkennung in vielen Fällen das Navigationssystem praktisch grundsätzlich eingebaut werden muss. In der Basisversion ist es dann - wie im Qashqai - nicht freigeschaltet. Aber die Kosten dafür hat der Hersteller trotzdem erstmal. Die N-CONNECTA Ausstattung kommt dann schon mit Navi und auch weiteren Komfort- und Assistenzausstattungen wie dem 360-Grad-Kamerasystem. Unterm Strich ergibt sich kein ganz so großer Preisanstieg wie der Blick allein auf den Preis vermuten lässt. Trotzdem sind weitere Extras (Komfort Paket und Adaptiver Fernlichtassistent) empfehlenswert, weil sie mit verhältnismäßig moderatem Aufschlag ein "rundes Paket" ergeben. Die 40.000-Euro-Marke wird dann erst mit einer Metallic-Lackierung gerissen. Bei Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand - die Trinksitten des Motors machen diese Motorisierung für Vielfahrer allerdings uninteressant. Hier könnte die deutlich sparsamere Hybrid-Variante eine Alternative sein. Die Steuer für das Testmodell liegt

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 764 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



bei 129 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen 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.

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 Xtro-nic	Qashqai 1.3 DIG-T MHEV N-CONNECTA 4x4 Xtronic	Qashqai 1.5 VC-T e-POWER Ace-nta
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
CO2 [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]	727	741	760	819	k.A.
Preis [Euro]	34.290	35.530	37.430	42.300	39.930

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter	KB	= Kombi		
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi	GR	= Van		
CP	= Coupe	TR	= Transporter	GE	= Geländewagen		
C	= Cabriolet	BU	= Bus	PK	= Pick-Up		
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle				

Versicherung

KH	= KFZ-Haftpfl.
VK	= Vollkasko
TK	= Teilkasko

Kraftstoff

N	= Normalbenzin	FG	= Flüssiggas
S	= Superbenzin	G	= Erdgas
SP	= SuperPlus	E	= Strom
D	= Diesel		

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	5,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,1 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	268/579/945
• Dachlast/Anhängelast [kg]	52/1.1151
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,12
Herstellungsland	England
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	87,9
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	217

* 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.

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Mild-Hybrid, Euro 6e (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	116 kW/158 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	260 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,3 l
CO_2-Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c_W-Wert	2,45 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R 18
Länge/Breite/Höhe	4.425/1.835/1.625 mm
Leergewicht/Zuladung	1.420/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	504/1.447 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1.650 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 (2.+3.Gang)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,5/10,4/14,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,3 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R 18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
Ecotest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,9/6,3/8,1 l/100km
CO_2-Ausstoß Ecotest	164 g/km (WTW* 190 g/km)
Reichweite	760 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.434/501 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/830/1.355 l

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

Betriebskosten	**162 Euro**	**Werkstattkosten**	**99 Euro**
Fixkosten	**99 Euro**	**Wertverlust**	**404 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	764 Euro
Steuer pro Jahr	129 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/21
Basispreis Qashqai 1.3 DIG-T MHEV N-CONNECTA	38.010 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.12.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.810 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.434 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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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. [1] Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer

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	-/Sere/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
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
Spurwechselassistent	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
Metalliclackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/600 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,2**

AUTOKOSTEN **2,7**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,6**
Verarbeitung	2,5
Alltagstauglichkeit	2,9
Licht und Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,8
Innenraum	**2,2**
Bedienung	2,2
Multimedia/Konnektivität	2,3
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	2,2
Innenraum-Variabilität	3,3
Komfort	**2,7**
Federung	2,6
Sitze	2,9
Innengeräusch	2,6
Klimatisierung	2,4

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**2,1**
Fahrleistungen	2,2
Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Schaltung/Getriebe	1,9
Fahreigenschaften	**1,9**
Fahrstabilität	2,1
Lenkung	1,9
Bremse	1,8
Sicherheit	**1,6**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kindersicherheit	2,2
Fußgängerschutz	3,2
Umwelt/EcoTest	**2,5**
Verbrauch/CO2	4,0
Schadstoffe	1,0

Stand: April 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer

© ADAC e.V.