



Nissan Qashqai 1.3 DIG-T N-CONNECTA DCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (117 kW / 160 PS)

Der Qashqai ist in Europa die Cashcow der Japaner. Damit das so bleibt, hat Nissan das Kompakt-SUV dezent aufgefrischt. Die größte Änderung betrifft die Motorenpalette. Ein neu entwickelter 1,3-Liter-Turbo ersetzt die beiden bisherigen Benziner mit 1,2 und 1,6 Liter Hubraum. Die stärkere der beiden Ausbaustufen leistet 160 PS und ist im Falle des Testwagens an das optionale Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Die Antriebskombination kann im ADAC Autotest durchaus überzeugen. Der Vierzylinder geht kultiviert und engagiert zur Sache, das Getriebe schaltet unauffällig und komfortabel. Die Schadstoffe des mit einem Partikelfilter ausgerüsteten Turbodirekteinspritzers sind sehr niedrig, der Verbrauch fällt mit 7,1 l/100 km allerdings nicht sonderlich gering aus. Ansonsten hat sich beim Qashqai wenig getan: Das Infotainmentsystem wurde überarbeitet und bietet nun die Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto. Die Bedienbarkeit gibt nach wie vor keine Rätsel auf, der Startbildschirm lässt sich nun entsprechend den Wünschen des Fahrers personalisieren. An den bekannten Qashqai-Qualitäten hat sich nichts geändert. Das Platzangebot für Passagiere und Gepäck ist gut, die Sicherheits- und Komfortausstattung umfangreich. Leider ist für den Qashqai auch nach dem Facelift kein Abbiegelicht erhältlich und wer einen für ein SUV standesgemäßen Allradantrieb haben möchte, muss statt zum Benziner zum ebenfalls neuen 1,7-Liter-Diesel greifen. Für 31.620 Euro bekommt man mit dem Nissan für den Qashqai 1.3 DIG-T N-Connecta DCT ein gut ausgestattetes Kompakt-SUV, das zwar kaum Glanzlichter setzen kann, sich aber auch keine ernsthaften Schwächen leistet. **Konkurrenten:** u. a. Ford Kuga, Hyunda Tucson, Opel Grandland X, Renault Kadjar, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- ⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gutes Platzangebot, kurzer Bremsweg
- ⊖ erhöhter Verbrauch, kein Abbiegelicht erhältlich, kein Allradantrieb für Benziner

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★☆☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Die Karosserie des Qashqai ist sauber verarbeitet und ihre Bauteile sind passgenau zusammengesetzt. Die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch etwas Optimierung in der Mitte und im hinteren Bereich vertragen, der vordere Teil unter dem Motor und seitlich ist er aber gut verkleidet und geschützt. Der Innenraum gefällt durch seine wertigen Materialien, im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen vorne wird weicher Kunststoff ver-

baut. An mehreren Stellen gibt es weich gepolsterte Ledereinlagen. Ab der zweiten Sitzreihe wird auf günstigeres Hartplastik gesetzt. Die Verarbeitung ist tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

⊖ Die Motorhaube muss mit Kraft nach oben gehoben und gleichzeitig der Haltestab an der Haubenunterseite ausgefädelt und im Motorraum unten eingefädelt werden - eine wenig kundenfreundliche Lösung.

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der Nissan Qashqai mit seinem 55 Liter Tank einen Aktionsradius von über 775 km. Die Zuladung bei unserem Testfahrzeug fällt mit 480 kg durchschnittlich aus, sie reicht immerhin für vier normalgebaute Erwachsene samt etwas Gepäck. Der Qashqai bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte, der eher als Notsitz angesehen werden sollte. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, Dachträger kann man an den praktischen Dachschiene sicher befestigen. Bis 1.500 kg schwere Anhänger können gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 695 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 100 kg betragen - das reicht selbst für einen Fahrradträger mit zwei schweren Pedelecs. Der Wendekreis des Kompakt-SUV beträgt 11,4 Meter. Mit knapp unter 4,40 m Außenlänge ist der Qashqai noch ausreichend kompakt, als störend in der Stadt kann sich aber die Breite von 2,07 m (inklusive Außenspiegel) erweisen.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifendichtmittel an Bord, das bei einer Reifenpanne nicht immer hilfreich ist. Ein Notrad gibt es nur über das Zubehörangebot der Händler, ebenso einen Wagenheber und einen Radschlüssel. Ein vollwertiges Reserverad ist gar nicht lieferbar.

2,8 Licht und Sicht

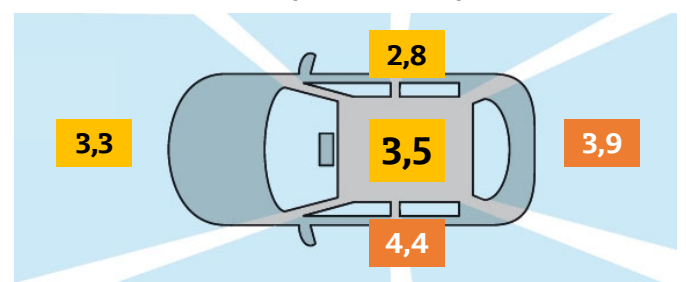
Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick über das Verkehrsgeschehen damit günstig. Während man das hintere Fahrzeugende passabel abschätzen kann, fällt es vorne nicht so leicht, weil sich das vordere Ende dem Fahrerblick entzieht. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten ungünstig, was auch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



Trotz der teilversenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der sehr breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

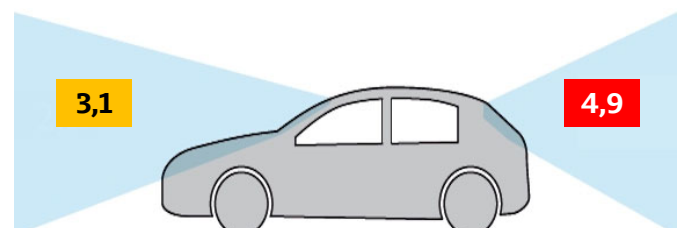
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Aufpreis um einen Parkassistenten und 360-Grad-Kameras erweitern. Die Außenspiegel sind zwar schön groß, es fehlt ihnen aber ein zusätzlicher asphärischer Bereich, um das Verkehrsgeschehen neben und schräg hinter dem Auto besser einsehen zu können. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Qashqai ein noch zufriedenstellendes Ergebnis erzielen, von Nachteil sind hauptsächlich die breiten C-Säulen.

⊕ In der Ausführung N-Connecta verfügt der Qashqai ist serienmäßig über Halogenscheinwerfer. Der Testwagen war mit den empfehlenswerten Voll-LED-Scheinwerfer mit

2,3 Ein-/Ausstieg

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

aktivem Kurvenlicht ausgestattet, die für eine bessere Ausleuchtung sorgen und so einen deutlichen Sicherheitsgewinn darstellen. Ein Fernlichtassistent, der bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Verkehrsteilnehmern automatisch abblendet, ist serienmäßig an Bord.

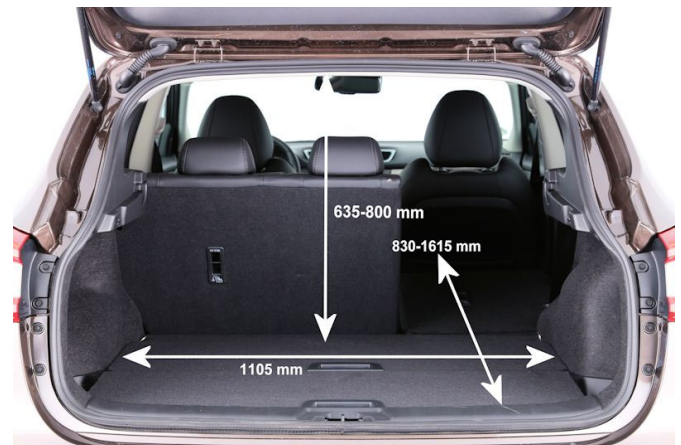
⊖ Ein Abbiegelicht ist für den Qashqai leider nicht erhältlich. Das ist unverständlich, da das SUV ab der zweitniedrigsten Ausstattung Acenta über Nebelscheinwerfer verfügt, mit denen sich eine Abbiegelichtfunktion realisieren ließe.

an zwei Positionen sicher gehalten, dazwischen bleiben sie nicht zuverlässig offen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Qashqai serienmäßig.

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

2,5 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 365 Liter. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere 100 Liter zur Verfügung. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf immerhin 540 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 740 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.325 Liter Volumen verfügbar.



Mit bis zu 465 l Volumen bietet der Kofferraum des Qashqai genügend Platz für das Reisegepäck oder den täglichen Einkauf.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe ist für den Qashqai nicht erhältlich. Mit der Hand lässt sich die Klappe leicht öffnen und schließen, die elektrische Entriegelung und die praktische Griffmulde in der Innenverkleidung machen es bequem. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Einziger wirklicher Kritikpunkt ist die hohe Ladekante, sie liegt 77 cm über der Straße, Gepäck muss also weit angehoben werden. Immerhin stört innen an

der Ladekante keine Stufe, das macht das Ausladen leicht. Unter der geöffneten Heckklappe muss man sich bis knapp 1,95 m Größe keine Sorgen machen, den Kopf anzustoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer seitlichen Lampe ausgeleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

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

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

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich.

2,3 INNENRAUM

1,9 Bedienung

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



Der Qashqai überzeugt durch gute Funktionalität und weitgehend saubere Verarbeitung.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als N-Connecta ist der Qashqai in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Neben einer Audioanlage mit sechs Lautsprechern, AM-, FM- und DAB-Empfang gehört auch ein CD-Laufwerk zur Serienausstattung. Smartphones lassen sich per Bluetooth, USB, AUX oder Apple CarPlay bzw. Android Auto

mit dem Fahrzeug verbinden. Sogar ein Navigationssystem ist serienmäßig verbaut, Kartenaktualisierungen gibt es fünf Jahre lang kostenlos. Die Bose Soundanlage mit acht Lautsprechern ist für den N-Connecta nicht erhältlich.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für gut 1,90 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, weil sich die Sitze nicht weiter nach hinten schieben lassen - die Kopffreiheit würde auch für 2,05 m große Menschen

ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als großzügig.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp 1,95 m große Personen Platz. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng, was nur für kurze Strecken empfehlenswert ist.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es leider nicht. Das Angebot an Ablagen vorne ist ordentlich, es gibt Türfächer mit einer Verstaumöglichkeit für 1-l-Flaschen sowie Becherhalter, zwei offene Ablagefächer und ein geschlossenes unter der Mittellarmlehne. Hinten stehen kleine Türfächer (in die nur 0,5-l-Flaschen passen) und zwei Becherhalter zur Verfügung. Bodenfächer oder Brillenhalter



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

hat der Qashqai keine. Das Handschuhfach ist eher klein und nicht klimatisiert, aber immerhin beleuchtet

2,8 KOMFORT

2,9 Federung

Für den Qashqai sind keine Fahrwerksoptionen wie etwa eine adaptive Dämpferregelung zu haben. Der Federungskomfort des Standardfahrwerks fällt insgesamt durchschnittlich aus. Das Fahrwerk agiert im Stadtverkehr recht steifbeinig und sorgt dafür, dass der Aufbau bei unebener Fahrbahnrecht kräftig in Bewegung ist. Das Ansprechverhalten bessert sich jedoch mit zunehmender Geschwindigkeit. Auf der Autobahn hat

man einen guten Federungskomfort, auch auf der Landstraße kann der Qashqai überzeugen, solange nicht herbe Schlaglöcher die Fahrbahn säumen. Denn Kanten oder Querfugen werden nicht so optimal pariert, hier könnten die Dämpfer noch sensibler ansprechen. Wellige Fahrbahn stört dagegen weniger. Kopfsteinpflaster ist vor allem akustisch im Innenraum präsent.

2,9 Sitze

Der Fahrersitz verfügt über eine elektrische Einstellung. Die Vordersitze bieten die üblichen Einstellungsmöglichkeiten inklusive der Höheneinstellung, allerdings keine Justiermöglichkeit für die Neigung und auch eine Lendenwirbelstütze ist nicht zu haben. Sitzlehnen und -flächen sind vorne gut geformt

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

3,1 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse im Qashqai ist während der Fahrt zwar nicht störend, besonders ist das Kompakt-SUV aber auch nicht. Bei 130 km/h haben wir 68,8 dB(A) gemessen, ein passabler Wert. Der Motor selbst ist akustisch zurückhaltend und wird

nur im oberen Drehzahlbereich übermäßig laut. Es sind allgemeine Fahrgeräusche und deutliche Windgeräusche, die für akustische Untermauerung sorgen.

2,5 Klimatisierung

⊕ Der Qashqai verfügt ab der Acenta-Ausstattung serienmäßig über eine Zweizonen-Klimaautomatik. Gegen Aufpreis kann man eine beheizte Frontscheibe ordern, die jedoch mit feinen Heizdrähten arbeitet, welche nachts bei

Gegenlicht störende Lichtreflexe verursachen können. Sitzheizung für die vorderen beiden Plätze gibt es serienmäßig, für hinten ist sie nicht lieferbar. Getönte hintere Scheiben sind Serie.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Mit dem lediglich 1,3 Liter großen Vierzylinder-Turbobenziner ist der Qashqai kräftig motorisiert. Der Direkteinspritzer leistet in der stärkeren der beiden Leistungsstufen 160 PS und mobilisiert bis zu 270 Nm, die

bereits ab rund 1.750 1/min zur Verfügung stehen. Bei Bedarf ist der Nissan flott unterwegs, den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt er in 5,5 Sekunden.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner legt gute Manieren an den Tag. Im Innenraum, etwa an Lenkrad und Pedalerie, sind nur leichte Vibrationen zu spüren. Bei der Leistungsentfaltung merkt man, dass der Ottomotor seine Leistung mit wenig Hubraum erzeugen muss und dementsprechend stark aufgeladen ist. Die Folge ist ein merklich verzögertes Ansprechen, insbesondere

bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung allerdings recht homogen ab. Störendes Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Vierzylinder, bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

2,1 Schaltung/Getriebe

Im Gegensatz zur 140 PS starken Ausbaustufe des 1,3-Liter-Turbobenziners ist die 160-PS-Variante mit einem Doppelkuppelungsgetriebe erhältlich, mit dem der Testwagen ausgestattet war. Die Schaltstrategie des Getriebes kann bei gemächlicher Fahrweise durchaus überzeugen. Ist man sportlicher unterwegs, agiert es weniger souverän und bringt etwas Hektik ins

Geschehen. Das Anfahrverhalten ist ebenfalls verbesserungswürdig. Besonders bei unsensiblen Gasgeben kuppelt das Getriebe abrupt ein und das Fahrzeug setzt sich mit einem Ruck in Bewegung.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Qashqai eine etwas durchwachsene Vorstellung ab; er ist voll auf Sicherheit getrimmt und bremst das SUV schon früh rigoros ein. Das führt kurzzeitig zu starkem Untersteuern, Schleudern oder gar Kippen wird jedoch sicher verhindert. Fahrdynamisch kommt hier keine Freude auf, der Japaner geht aber auf Nummer sicher und wird damit auch ungeübten Fahrern gerecht.

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

Japaner nicht wirklich aus der Ruhe. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, alles bleibt aber im sicheren Rahmen. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich aber gut beherrschen lässt und schon früh vom rigide eingreifenden ESP abgefangen wird. Beim zügigen Anfahren und gleichzeitigem Abbiegen sollte man mit etwas Gefühl Gas geben, um ein durchdrehendes Vorderrad zu vermeiden, da die Traktionskontrolle hier etwas spät eingreift.

2,6 Lenkung

Die Lenkung des Qashqai ist passend abgestimmt, sie arbeitet nicht besonders mitteilzaam, spricht aber ordentlich an. Man kann mit ihr das Kompakt-SUV recht zielgenau durch kurvige Landstraßen lenken und muss nur wenig korrigieren. Die Zentrierung ist gut und man ist entspannt unterwegs. Über den Bordcomputer lässt sich eine sportliche Lenkungsabstimmung anwählen, bei der die Lenkkraftunterstützung etwas zurückgenommen wird. Die Antriebseinflüsse in der Lenkung sind gering und fallen nur in den unteren Gängen unter hoher Last auf.

1,8 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der getestete Qashqai durchschnittlich lediglich 33,1 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - ein guter Wert. Die Bremsanlage spricht gut an und lässt sich fein dosieren.

2,5 SICHERHEIT
























1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Viele Sicherheitssysteme bringt der Qashqai schon serienmäßig mit. Dazu gehört unter anderem ein Notbremsassistent mit Kollisionswarnung, der innerorts Kollisionen teilweise ganz verhindern kann und bei höheren Geschwindigkeiten die Aufprallschwere reduziert. Die Verkehrszeichenerkennung (inklusive Abgleich mit Navigationsdaten), die Spurverlassenswarnung, der Tempomat und der manuelle Geschwindigkeitsbegrenzer sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis erhält man einen Spurwechselassistenten, dessen Radarsensoren auch zum Rückwärtsausparken genutzt werden, um vor möglichem Querverkehr zu warnen, sowie eine Müdigkeitserkennung. Das direkt messende Reifendruckkontrollsystem verbaut Nissan serienmäßig. Ein adaptive Geschwindigkeitsregelung sowie ein aktiver Spurhalteassistent ist den beiden Dieselvarianten vorbehalten.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für 1,65 m große Personen aus, die meisten Erwachsenen sind also hinten unter Umständen nicht ausreichend vor einem Schleudertrauma

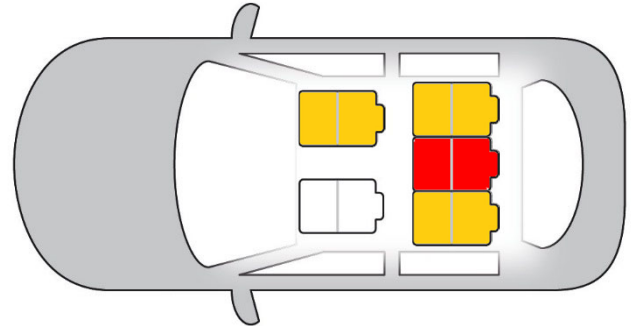
3,0 Kindersicherheit

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

geschützt. Das Warndreieck ist zwar rutschfest verstaut, aber unter dem Kofferraumboden im Notfall schlecht zu erreichen.

Kindersitze

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



Notenskala

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

3,1 Fußgängerschutz

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

hart gestaltet sind. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt seit November 2017 über eine Personenerkennung, sie kann Kollisionen in ihrer Schwere mildern oder sogar komplett vermeiden.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2

⊖ Die größere Karosserie und das gegenüber einem Kompaktwagen höhere Gewicht wirken sich ungünstig auf den Verbrauch aus. Im ADAC Ecotest liegt der Durchschnittsverbrauch bei 7,1 l pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 194 Gramm je Kilometer. Im Bereich Verbrauch ergibt das überschaubare 19 von maximal 60 möglichen Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 7,2 l, außerorts bei 6,1 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 8,5 l pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest schneidet der Qashqai 1.3 DIG-T DCT, der die Abgasnorm Euro 6d-TEMP erfüllt und mit einem Partikelfilter (OPF) ausgestattet ist, sehr gut ab. Sämtliche Schadstoffe liegen auf einem erfreulich niedrigen Niveau. Somit erhält der Japaner 49 von 50 Zählern.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Zusammen mit den 19 Punkten für den Verbrauch kommt das SUV damit auf 68 Punkte, wofür er drei Sterne im anspruchsvollen ADAC Ecotest erhält.

2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Anschaffungspreis von 31.620 Euro ist der Qashqai in der getesteten Ausstattung N-Connecta mit dem stärkeren Benziner auf den ersten Blick nicht unbedingt ein Schnäppchen. Allerdings hat man schon eine sehr umfangreiche Ausstattung an Bord, die sich mit wenigen Paketen und Extras komplettieren lässt. Die Kfz-Steuer (berechnet nach WLTP) liegt bei 158 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen bewegen sich im günstigen Bereich.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.3 DIG-T Visia	1.3 DIG-T Acenta	1.5 dCi Visia	1.7 dCi Acenta
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1461	4/1749
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	117 (160)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1600	260/1750	260/2000	340/1750
0-100 km/h [s]	10,5	8,9	12,9	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	200	181	192
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/23	14/21/23	15/20/23	15/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	21.350	27.765	23.400	29.665

Aufbau

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

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

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	117 kW/160 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km	5,8 l (NEFZ) bzw. 7,0 l (WLTP)
CO ₂ -Ausstoß	131 g/km (NEFZ) bzw. 160 g/km (WLTP)
Stirnfläche/c _w -Wert	2,44 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.394/1.806/1.590 mm
Leergewicht/Zuladung	1.390/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430/1.598 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Großbritannien, Sunderland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,1 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/6,1/8,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	165 g/km (WTW* 194 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.405/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/740/1.325 l

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

Betriebskosten	126 Euro	Werkstattkosten	84 Euro
Fixkosten	181 Euro	Wertverlust	355 Euro
Monatliche Gesamtkosten	746 Euro		
Steuer pro Jahr (nach WLTP)	178 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/21/23		
Basispreis Qashqai 1.3 DIG-T N-CONNECTA DCT	31.620 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.370 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.175 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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	-/950 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/950 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.000 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Februar 2019

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