



Nissan Qashqai 1.3 DIG-T MHEV Tekna+ Xtronic

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

Der Nissan Qashqai ist in Deutschland das meistverkaufte Modell des japanischen Herstellers, seit Juli 2021 rollt bereits die dritte Generation im englischen Sunderland vom Band. An der Frontpartie rahmen schmale LED-Scheinwerfer mit Tagfahrleuchten den vergrößerten Kühlergrill ein, in der Seitenansicht stechen die Schulterlinie und die optionalen 20-Zoll-Leichtmetallfelgen ins Auge. Der Fünftürer nimmt mit 4,43 m Länge und 2,09 m Breite (inklusive Außenspiegel) im Großstadtdschungel nun etwas mehr Platz ein.

Zur Markteinführung wird der Crossover ausschließlich von einem elektrifizierten 1,3-l-Turbobenziner mit 140 oder 158 PS angetrieben. Die 158-PS-Version ist neben Schaltgetriebe und Frontantrieb optional mit Automatikgetriebe und gegen zusätzlichen Aufpreis mit Allradantrieb verfügbar. Im ADAC Autotest tritt der Qashqai 1.3 DIG-T MHEV in der höchsten Ausstattungslinie Tekna+ an, der sein Drehmoment von bis zu 270 Nm über die stufenlose Automatik an die Vorderräder überträgt. Die Antriebskombination kann im rund 1,5 t schweren Fünftürer durchaus überzeugen, der Vierzylinder geht kultiviert und engagiert zur Sache, und das Automatikgetriebe arbeitet weitgehend unauffällig. Kernstück des serienmäßigen Mild-Hybridsystems ist ein Starter-Generator, der in Verzögerungsphasen Energie zurückgewinnt, die in einer separaten Lithium-Ionen-Batterie zur Kraftstoffeinsparung gespeichert wird: Durch die Versorgung des 12-V-Bordnetzes wird der Ottomotor über einen längeren Zeitraum abgeschaltet, zudem kann der Starter-Generator den Verbrenner beim Beschleunigen unterstützen. Gemäß Hersteller soll die Elektrifizierung den CO₂-Ausstoß um bis zu 4 g/km reduzieren. Im ADAC Ecotest verbraucht der Mild-Hybrid durchschnittlich 6,8 l/100 km, daraus resultiert eine CO₂-Bilanz von nicht gerade geringen 186 g/km. Dank des serienmäßigen Partikelfilters sind die Schadstoffemissionen vorbildlich, sodass der Qashqai insgesamt vier Sterne sowie das Prädikat empfehlenswert erhält. In der getesteten Ausstattung Tekna+ ist der Qashqai ab 42.620 Euro erhältlich und hat nahezu alles an Bord, was Nissan im Angebot hat. So zählen dann unter anderem LED-Scheinwerfer, Panorama-Schiebedach, Navigationssystem, Head-up-Display sowie zahlreiche Fahrerassistenzsysteme wie adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, Notbremssystem, Totwinkel- und Spurhalteassistent zur umfangreichen Serienausstattung. **Konkurrenten:** u. a. Hyundai Tucson, KIA Sportage, Mazda CX-30, Renault Kadjar, Subaru XV, Suzuki SX4.

- ⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gutes Platzangebot, geringe Schadstoffemissionen, leise im Innenraum
- ⊖ Quetschgefahr durch hohe Schließkräfte an elektrischer Heckklappe, in Basisversion Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, eingeschränkte Sicht nach hinten, hohe Ladekante

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

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

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

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

3,0 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des ADAC Ecotest-Verbrauchs hat der Nissan mit seinem 55 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 805 km. Die Zuladung fällt im Falle des Testfahrzeugs mit 454 kg durchschnittlich aus, sie sollte immerhin für vier Erwachsene samt Gepäck ausreichen.

Der Fünftürer bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte, der eher als Notsitz angesehen werden kann. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, Dachträger kann man an der serienmäßigen Dachreling sicher befestigen. Bis 1,8 t schwere Anhänger können gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 725 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 100 kg betragen – das reicht selbst für einen Fahrradträger mit zwei

Pedelecs. Der Wendekreis des Kompakt-SUV beträgt 11,7 m. Mit 4,43 m Außenlänge ist der Qashqai noch ausreichend kompakt, als störend in der Stadt kann sich jedoch die Breite von 2,09 m (inklusive Außenspiegel) erweisen.

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

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

2,7 Licht und Sicht

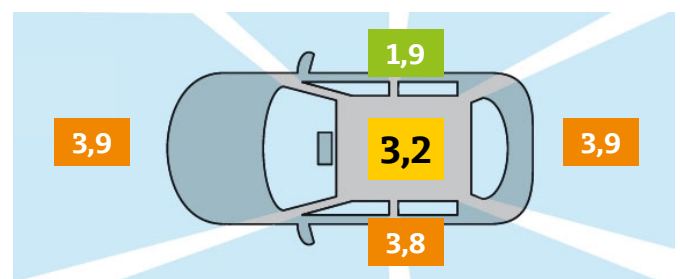
Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick über das Verkehrsgeschehen damit günstig. Während man das hintere Fahrzeugende passabel abschätzen kann, fällt es vorn nicht so leicht, da sich das vordere Ende dem Fahrerblick entzieht. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten ungünstig, was auch an der recht schmalen Heckscheibe und dem hohen Heckabschluss liegt. Letzteres führt dazu, dass man bodennahe



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

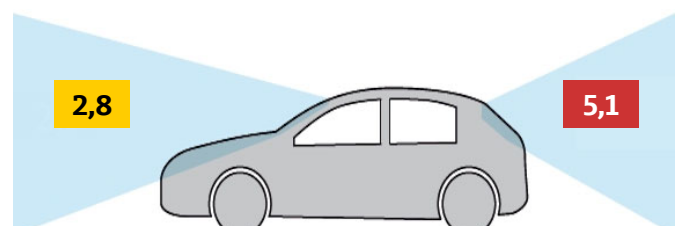
Rundumsicht

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.



Hindernisse hinter dem Auto schlecht erkennen kann. Das 360-Grad-Kamerasystem samt Parksensoren vorn und hinten unterstützt ab Werk.

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

⊕ Ab der Ausführung Tekna verfügt der Qashqai serienmäßig über LED-Scheinwerfer inklusive automatischer Leuchtwertenregulierung und dynamischem Fernlichtassistenten.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Qashqai bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktwagen, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 56 cm über der Fahrbahn (Sitz ganz nach unten gestellt) in bequemer Höhe, außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug, lediglich der Schweller liegt etwas hoch. Am Dachhimmel stehen vier Haltegriffe zur Verfügung. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten, dazwischen bleiben sie jedoch nicht zuverlässig offen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Japaner serienmäßig an Bord.

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

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 385 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 520 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 830 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.355 l Volumen verfügbar. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 65 l des Laderaums nach unten abtrennen.

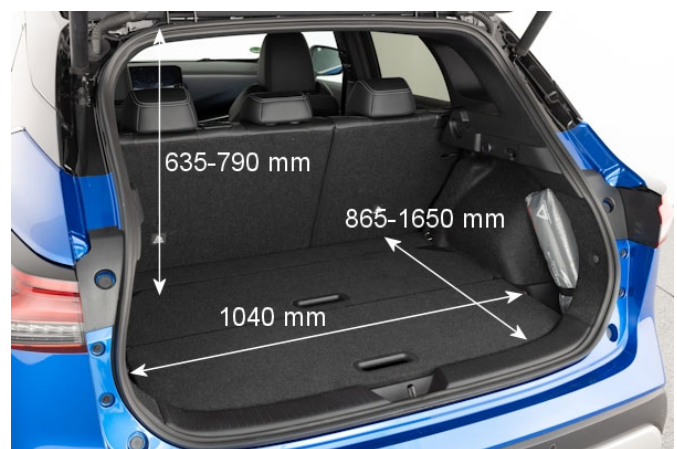
2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Serienmäßig schwingt die elektrisch betätigte Klappe nach Betätigung des Tasters oder nach einer Fußbewegung unter die Heckstoßstange selbsttätig auf und wieder zu. Zum Schließen der Klappe gibt es innen zudem eine praktische Griffmulde in

Die Scheinwerfer bestehen aus je zwölf einzelnen Lichtelementen, sodass sich das Lichtsystem automatisch an Straßenbedingungen und Verkehrsteilnehmer anpassen kann. Die gute Fahrbahnausleuchtung ist insgesamt hell, allerdings aufgrund der einzelnen Lichtelemente nicht sonderlich homogen und fleckig.

⊖ Ein Einparkassistent ist für den Qashqai nicht erhältlich, ebenso fehlt trotz der beim Tekna+ serienmäßigen LED-Nebelscheinwerfer eine Abbiegelicht-Funktion.

Die LED-Scheinwerfer müssen ohne Scheinwerfer-Reinigungsanlage auskommen.



Der Kofferraum des Qashqai fasst 385 l Gepäck.



Mit circa 77 cm liegt die Ladekante relativ hoch.

der Verkleidung. Die Heckklappe öffnet recht weit – ab circa 1,90 m Größe läuft man allerdings Gefahr, sich am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf zu stoßen.

Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit, der Laderaum dadurch gut nutzbar, ein wenig störend ist im Alltag die innere Stufe von 12 cm, wenn der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen Halterung, befinden sich Ladekante und -boden auf einem

2,7 Kofferraum-Variabilität

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

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ 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, die Lichtschalter am Dachhimmel sowie die Memory-Tasten der Vordersitze bleiben dunkel.

Das 12,3-Zoll-TFT-Display hinter dem Lenkrad bietet analoge Instrumente, konfigurierbare Layouts und zeigt je nach Einstellung zusätzliche Informationen zu Navigation, Unterhaltung, Verkehr oder Fahrzeug an. Etwas störend ist hier allerdings, dass die Ansicht beispielsweise beim Aktivieren des Tempomaten automatisch auf die Ansicht der Fahrassistenten wechselt. Die Ablesbarkeit ist tags wie nachts einwandfrei. Der Bordcomputer enthält alle wichtigen Fahrtinformationen und bietet drei unterschiedliche Speicher: Langzeit, Kurzzeit und ab Tankstopp.

Der 9-Zoll-Touchscreen des NissanConnect-Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Das serienmäßige Head-up-Display projiziert die wichtigsten Informationen auf die Windschutzscheibe – teilweise werden allerdings zu viele Informationen angezeigt (beispielsweise Hinweise zur eingestellten Geschwindigkeit), was das Ablenkungspotenzial unnötig erhöht. Das Klimabedienteil ist

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

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

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

⊖ Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen.

Leider steht unterhalb des Kofferraumbodens kein zusätzlicher Stauraum zur Verfügung.

übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen deutlich von der Fahrbahn abgewendet werden muss.

Ein weiteres serienmäßiges und komfortsteigerndes Helferlein ist beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor. Der aktivierte Regensensor wird allerdings nicht über eine Kontrollleuchte o. ä. angezeigt. Die elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit Einklemmschutz und können auch mit der Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden – vorbildlich, denn bei japanischen oder koreanischen Autos ist das keine Selbstverständlichkeit.



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

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Tekna+ ist der Qashqai in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Neben der serienmäßigen Bose-Audioanlage mit zehn Lautsprechern, AM-, FM- und DAB-Empfang sowie einer induktiven Smartphone-Ladeschale zählen auch Sprachsteuerung für Audio/Telefon sowie Sprachbefehle über Google Assistant und Amazon Alexa zur Serienausstattung. Smartphones lassen sich per Bluetooth, USB sowie Apple CarPlay (kabellos) beziehungsweise Android Auto (kabelgebunden) mit dem Fahrzeug verbinden.

Das serienmäßige Navigationssystem informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage und Gefahrenstellen auf der Route (TomTom Traffic), Kartenaktualisierungen gibt es „over

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

Ein WLAN-Hotspot ist per separatem Vertrag zur mobilen Datennutzung im Qashqai verfügbar.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für knapp 2,00 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, da sich die Sitze nicht weiter nach hinten schieben lassen – die Kopffreiheit würde selbst für 2,10 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse

angemessen, so empfindet man das Raumangebot insgesamt als großzügig. Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie, die wuchtige Mittelkonsole und den dunklen Dachhimmel etwas geschmälert, das serienmäßige Panorama-Glasdach sorgt hingegen für zusätzliches Licht im Innenraum.

2,6 Raumangebot hinten

Im Fond limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,90 m, hier macht sich die nach hinten abfallende Dachlinie bemerkbar. Die Beinfreiheit würde sogar bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichen, wenn die Vordersitze auf 1,85-m-Personen eingestellt sind. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng, was nur für kurze Strecken empfehlenswert ist. Das ordentliche Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie, die niedrige Dachlinie und den dunklen Dachhimmel etwas getrübt. Das serienmäßige Panorama-Glasdach lässt zusätzliches Licht in den Fond.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das asymmetrisch geteilte Umlappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze oder neigungsverstellbare Lehnen gibt es hinten 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. Einen Brillenhalter bietet der Qashqai mit Panorama-Glasschiebedach nicht. Hinten stehen kleine Türfächer (in die sogar 1-l-Flaschen passen) und zwei Becherhalter zur Verfügung. Das Handschuhfach ist eher klein und weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,4 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Der Qashqai ist mit einem Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen ausgestattet, Fahrwerksoptionen wie

etwa eine adaptive Dämpferregelung sind nicht erhältlich. Anstelle der Verbundlenker-Hinterachse sind die Versionen

mit 20-Zoll-Rädern (Testwagenausstattung) sowie Allradantrieb mit einer Mehrlenker-Hinterachse ausgestattet. Der Federungskomfort fällt insgesamt noch gut aus. Das Fahrwerk agiert im Stadtverkehr etwas steifbeinig und sorgt dafür, dass der Aufbau bei unebener Fahrbahn recht deutlich in Bewegung ist. Das Ansprungsverhalten 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. Einzelhindernisse sowie Querfugen sind auch aufgrund der optionalen 20-Zöller des Testwagens eher zu spüren, kommen aber nicht störend durch; hilfreich ist dabei, wenn man nicht die größten verfügbaren Räder ordert, der höhere Reifenquerschnitt hat bessere Dämpfungseigenschaften. Auf rauen Fahrbahnbelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort gut.

2,3 Sitze

⊕ In der Testwagenausstattung Tekna+ sind die Vordersitze elektrisch einstellbar. Die Ledersitze bieten vorn die üblichen Einstellungsmöglichkeiten inklusive Höheneinstellung sowie einer elektrischen Vier-Wege-Lordosenstütze, die auch für die Massagefunktion eingesetzt wird. Die Memory-Funktion speichert zudem je Vordersitz zwei Sitzeinstellungen. Sitzlehnen und -flächen sind vorn gut geformt und passend konturiert, sie bieten einen angemessenen Seitenhalt. Nicht

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

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

2,6 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse im Qashqai ist während der Fahrt nicht sehr störend, das Kompakt-SUV zählt jedoch auch nicht zu den Leisetretern. Bei 130 km/h haben wir 67,1 dB(A) gemessen – ein ordentlicher Wert. Der Motor selbst ist akustisch

zurückhaltend und wird nur im oberen Drehzahlbereich lauter. Zudem sind eher Windgeräusche für die akustische Untermauerung verantwortlich.

2,2 Klimatisierung

⊕ Der Qashqai verfügt ab der Acenta-Ausstattung serienmäßig über eine Zweizonen-Klimaautomatik, ab der Tekna-Ausstattung zusätzlich über eine beheizte Frontscheibe, die jedoch mit feinen Heizdrähten arbeitet, die nachts bei Gegenlicht störende Lichtreflexe verursachen können. Eine

Lenkradheizung sowie Sitzheizung für die vorderen beiden Plätze gibt es serienmäßig, für hinten ist sie nicht lieferbar. Getönte hintere Scheiben gehören ebenfalls zur Serienausstattung.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Mit dem lediglich 1,3 l großen Vierzylinder-Turbobenziner ist der rund 1,5 t schwere Qashqai angemessen motorisiert. Der Direkteinspritzer leistet in der stärkeren der beiden Leistungsstufen 158 PS und mobilisiert bis zu 270 Nm, die bereits ab rund 1.800 1/min zur Verfügung stehen. Bei Bedarf ist der Nissan flott unterwegs, den Überholvorgang von 60 auf 100

km/h erledigt er in 6,1 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 7,8 s. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, knapp 1,5 s werden dafür benötigt. Der Turbobenziner zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als passende Motorisierung für das Auto. Von 0 auf 100 km/h verspricht Nissan 9,2 s, und bei 199 km/h soll der Vortrieb enden.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner legt gute Manieren an den Tag. Im Innenraum, etwa an Lenkrad und Pedalerie, sind lediglich 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 des Verbrenners, insbesondere bei niedrigen Touren. Hier greift der Starter-

Generator des Mild-Hybridsystems unterstützend ein. 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.

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.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Gegensatz zur 140 PS starken Ausbaustufe des 1,3-Liter-Turbobenziners ist die 158-PS-Variante mit einem stufenlosen Automatikgetriebe erhältlich, mit dem der Testwagen ausgestattet war.

Die fließende Anpassung des Übersetzungsverhältnisses kann bei gemächlicher Fahrweise durchaus überzeugen. Ist man sportlicher unterwegs, agiert es durch sieben künstliche

Schaltstufen weniger souverän und bringt etwas Hektik ins Geschehen. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man per Schaltwippen am Lenkrad eingreifen. Der Verbrenner dreht bei 130 km/h mit rund 2.200 1/min.

Das Anfahrverhalten mit der harmonisch einsetzenden Kriechfunktion gefällt, neben einer Berganfahrhilfe bietet der Qashqai zudem eine Autohold-Funktion.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

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

⊕ Das Kompakt-SUV liegt sicher auf der Straße und bleibt selbst in engen Kurven und bei Ausweichmanövern gut beherrschbar – Nissan hat den Qashqai passend abgestimmt.

Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen bringen den Japaner nicht wirklich aus der Ruhe. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, alles bleibt aber im sicheren Rahmen. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich aber gut beherrschen lässt und schon früh vom rigide eingreifenden ESP abgefangen wird.

Optional ist der Qashqai mit einem Allradantrieb verfügbar, der fünf verschiedene Fahrmodi bereithält – Standard, Eco, Sport, Schnee und Off-Road.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Qashqai ist gut abgestimmt, sie bietet eine passable Rückmeldung und spricht ordentlich an. Man kann mit ihr das Kompakt-SUV recht zielgenau durch kurvige Landstraßen lenken und muss nur wenig korrigieren. Die

Zentrierung ist gut und man ist entspannt unterwegs. Über den Bordcomputer beziehungsweise den Fahrmodus-Schalter lässt sich eine sportliche Lenkungsabstimmung anwählen, bei der die Lenkkraftunterstützung etwas zurückgenommen wird.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der getestete Qashqai durchschnittlich 35,0 m (Mittel

aus zehn Vollbremsungen) – ein noch guter Wert. Die Bremsanlage spricht dabei gut an und lässt sich fein dosieren.

1,7 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Qashqai Tekna+ ist sehr umfangreich, alles Verfügbare gibt es in der hochwertigsten Ausstattungslinie serienmäßig. Ein Notbremsystem samt Kollisionswarnung und Kreuzungs-Assistent ist ebenso Serie wie auch der Spurhalte- und der Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer und die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig an Bord – das System hält die eingestellte Geschwindigkeit sowie den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und berücksichtigt Routeninformationen des Navigationssystems, um die Geschwindigkeit des Fahrzeugs beispielsweise vor einer Kurve anzupassen. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung, ein Head-up-Display sowie das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.





















⊕ Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten reichende Kopfairbags sind serienmäßig. Zudem ist der Qashqai mit einem zentralen Airbag ausgestattet, der sich bei einem Seitenaufprall zwischen den Vordersitzen entfaltet, um ein Zusammenstoßen von Fahrer und Beifahrer zu verhindern. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis fast zwei Meter Größe. Die Kopfstützen hinten reichen nur für 1,70 m große Personen aus, viele Erwachsene sind also hinten unter Umständen nicht ausreichend vor einem Schleudertrauma geschützt – die Kopfstütze des Mittelsitzes weist eine noch geringere Höhe auf. Das Warndreieck mit Verbandkasten ist im rechten Seitenfach im Kofferraum befestigt und dort gut zu erreichen.

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

2,1 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊕ 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 Gurtschlösser fixiert sind und ausreichend Gurtlänge zur Verfügung steht. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden.

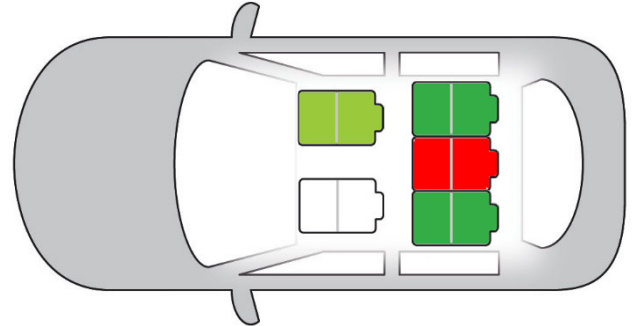
⊖ Auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern ungünstige Anlenkpunkte eine sichere Montage des Kindersitzes. Nutzt man in der zweiten Sitzreihe eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr weit nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

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

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

Kindersitze

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



Notenskala

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

2,8 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

Die glattflächig gehaltene Front sowie die Platzverhältnisse unterhalb der Motorhaube lassen auf ein moderates Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern schließen.

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

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 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 6,8 l/100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 186 g/km. Im Bereich Verbrauch ergibt das überschaubare 21 von 60 möglichen Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,8 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 8,2 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest schneidet der Qashqai 1.3 DIG-T MHEV, der die Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM erfüllt und mit einem Partikelfilter (OPF) ausgestattet ist, sehr gut ab. Sämtliche Schadstoffe liegen auf einem erfreulich niedrigen Niveau. Somit erhält der Japaner die vollen 50 Zähler. Zusammen mit den 21 Punkten für den Verbrauch kommt das SUV damit auf 71 Punkte, wofür er vier Sterne im ADAC Ecotest

Verbrauch

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

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

erhält – damit gehört er zu den empfehlenswerten Fahrzeugen. Bei Straßenmessungen mit einer mobilen Abgasmesseinrichtung (PEMS) bestätigen sich die guten Ergebnisse des Testwagens.

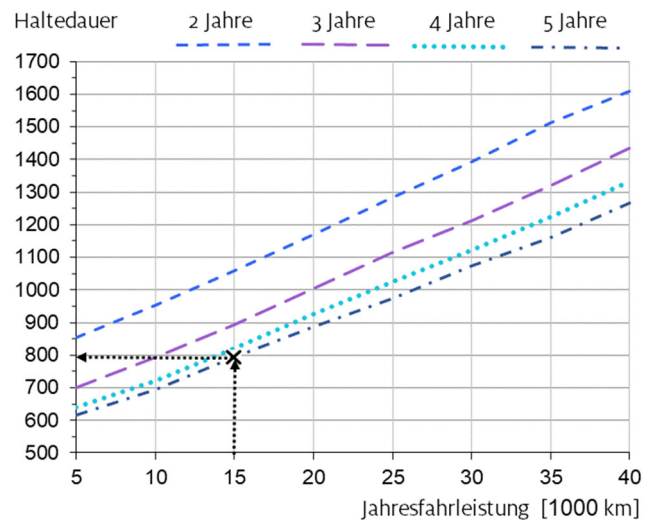
2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Nissan Qashqai 1.3 DIG-T MHEV Tekna+ Xtronic steht für 42.620 Euro in der Preisliste – damit ist der Crossover wahrlich kein Schnäppchen. Allerdings hat man schon eine sehr umfangreiche Ausstattung an Bord, die sich mit wenigen Extras komplettieren lässt. So wartet das Kompakt-SUV unter anderem mit Voll-LED-Scheinwerfern samt adaptivem Fernlichtassistenten, Notbremssystem, Klimaautomatik, schlüssellosem Zugangssystem, Bose-Soundsystem, 19-Zoll-Leichtmetallrädern und digitalen Instrumenten auf. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, ebenso die laufenden Kosten dank überschaubarer Ausgaben für die Werkstatt und moderater Einstufungen bei der Versicherung (KH: 14, VK: 21, TK: 23). Die Kfz-Steuer beträgt 134 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis CO₂-Wert nach WLTP). Bei der Fahrzeuggarantie ist Nissan etwas zurückhaltend – wer mehr als die serienmäßigen drei Jahre (bis 100.000 km) möchte, kann immerhin eine Garantieverlängerung von bis zu zwei Jahren mit einer maximalen Kilometerlaufleistung von 150.000 km hinzukaufen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 792 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.3 DIG-T MHEV Visia	1.3 DIG-T MHEV Acenta
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	116 (158)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1650	260/1800
0-100 km/h [s]	10,2	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	206
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,8/n.b. l S	5,6/n.b. l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	131/n.b.	128/n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/23	14/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	103	96
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	595	669
Preis [Euro]	25.790	31.530

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

Mild-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	116 kW/158 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	199 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,4 l
CO ₂ -Ausstoß	125 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,45 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.425/1.835/1.625 mm
Leergewicht/Zuladung	1.468/517 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	504/1.447 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	725/1.800 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)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,8/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	161 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	805 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.531/454 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/830/1.355 l

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

Betriebskosten	146 Euro	Werkstattkosten	89 Euro
Fixkosten	107 Euro	Wertverlust	450 Euro
Monatliche Gesamtkosten	792 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	134 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/21/23		
Basispreis Qashqai 1.3 DIG-T MHEV Tekna+ Xtronic	42.620 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.07.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.370 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.251 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 der Kraftstoffe 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 kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (starr)	460 Euro (zzgl. Montage)
Metalllackierung	ab 600 Euro ^o
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,9
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	2,5
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	2,5
Komfort	2,4	Verbrauch/CO2	3,9
Federung	2,5	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,2		

Stand: September 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer