

VON
AUTOFLOTTE
GETESTET



Familiengesicht | Der Qashqai ist als typischer Nissan erkennbar und schaut durchaus dynamisch in die Welt

Alltags-Allrounder

Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

Autoflotte-Test | Der Qashqai ist Nissans Erfolgsmodell. Zu Recht: Die wenigen Schwachstellen können den Gesamteindruck des in England gebauten Japaners kaum trüben.

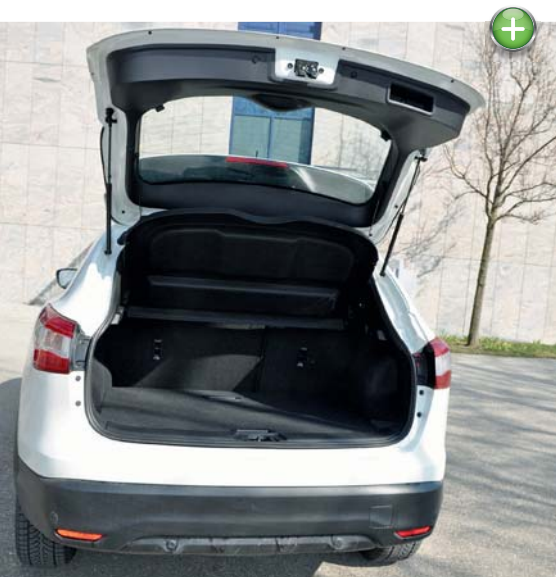


Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

Geräumig | Bis zu 1.585 Liter Gepäck schluckt das Kompakt-SUV von Nissan



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

Aufgeräumt | Die Schalter sitzen im Cockpit genau dort, wo sie hingehören

— Dass Plattformstrategien nicht unbedingt zu austauschbaren Autos führen, zeigen der Renault Kadjar und sein japanischer Cousin Nissan Qashqai. Nicht nur optisch zeigen sich die beiden Kompakt-SUVs jeweils als eindeutige Vertreter ihrer Marke, auch vom Charakter her spielen sie jeder für sich in ihrer eigenen Liga. Während der Renault an der einen oder anderen Stelle französisches Laissez-Faire an den Tag legt (siehe Testbericht in Autoflotte 1/2016), tritt der im britischen Sunderland gebaute Nissan Qashqai insgesamt reifer auf.

Karosserie | Die zweite Generation des Qashqai steht nur noch als Fünfsitzer beim Händler, die Nachfolge der siebensitzigen Langversion ist der neue X-Trail angetreten. Das Qashqai-Design zeigt sich im aktuellen Nissan-Stil, es ist modern-dynamisch, ohne jedoch mit zu vielen Linien zu verwirren. Die Dynamik schlägt sich allerdings in schlechter Übersichtlichkeit nieder, vor allem nach hinten rechts verhindert die ansteigende Seitenlinie einen besseren Ausblick. Aber auch nach vorne und hinten ist das Fahrzeugende

kaum einschätzbar. Gegen Rempfer beim Rangieren helfen jedoch die beim N-Connecta serienmäßige Rückfahrkamera – die jedoch schnell verschmutzt – sowie die ebenfalls serienmäßige Einparkhilfe vorne.

Interieur | Im Innenraum spielt der Qashqai einen seiner Trümpfe aus. Das Cockpit ist aufgeräumt, die Instrumente sind übersichtlich, und jeder Schalter sitzt an dem Platz, an dem man ihn erwartet. Kurzum: Die Ergonomie überzeugt, das Auto lässt sich intuitiv bedienen. Das gilt auch für das Navigations- und Audiosystem. Ein weiteres Plus: Für normal große Fahrer (1,80 Meter) findet sich eine stimmige Sitzposition, wobei die Teilung der Lehne in zwei Segmente nach längeren Strecken doch spürbar wird. Insgesamt zeichnen sich die Sitze aber doch durch guten Seitenhalt und hohen Langstreckenkomfort aus. Die im Innenraum verbauten Materialien sind sorgfältig verbaut und zeigen sich in Anmutung und Haptik dem Fahrzeugpreis angemessen.

Antrieb | Der 1,6 Liter große Diesel verrichtet seine Arbeit jederzeit unauffällig, auch über eine unangenehme Geräuschkulisse über das typische Diesel-Nageln hinaus klagten die Testfahrer nicht. Mit den 130 PS des Qashqai-Top-Diesels ist man jederzeit gut motorisiert, auch aus höheren Geschwindigkeiten zeigte das japanische SUV genügend Elastizität. Allerdings: Vor allem in niedrigeren Geschwindigkeiten zeigte sich das Sechsganggetriebe etwas knochig, und der Durchschnittsverbrauch lag während unserer Testkilometer bei 8,0 Litern auf 100 Kilometer. Da besteht sicherlich noch Luft

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gute Ergonomie, einfache Bedienung ▶ Hoher Langstreckenkomfort ▶ Modernes, aber nicht modisches Design 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fahrwerk neigt teilweise zum Stuckern ▶ Unübersichtliche Karosserie ▶ Knochiges Schaltgefühl in niedrigeren Geschwindigkeiten

nach unten – auch wenn die Fahrten zu großen Teilen bei Autobahntempo zurückgelegt wurden.

Fahrverhalten | Grundsätzlich eignet sich der Qashqai hervorragend auch als Langstreckenauto. Auch ohne aktivierten Allradantrieb zeigt sich der Japaner von seiner fahrsicheren Seite, das Fahrwerk stimmten die Ingenieure vor allem komfortabel ab. Kurze aufeinanderfolgende Bodenwellen auf der Autobahn mag der Qashqai jedoch gar nicht, sie lassen das Auto sofort stuckern. Zudem könnte die Lenkung etwas direkter abgestimmt sein, und nachts würde man sich eine höhere Lichtausbeute der Scheinwerfer wünschen.

Preise und Ausstattung | 130 Diesel-PS gibt es im Nissan Qashqai in der Acenta-Ausstattung ab 23.185 Euro, dann jedoch mit zwei angetriebenen Rädern. Mit Vierradantrieb steht der Japaner im selben Ausstattungsniveau ab 24.866 Euro in der Preisliste. Im getesteten N-Connecta-Niveau fährt der

Restwerte | DAT-Prognose

Nissan Qashqai 1.6 dCi 4x4 N-Connecta

Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 51,5%
25.000 km/Jahr: 45,7%
40.000 km/Jahr: 37,9%



Qashqai 1.6 dCi ab 24.950 Euro vom Hof, mit Allradantrieb für 26.630 Euro. N-Connecta ist das dritthöchste von vier Ausstattungsniveaus, zusätzlich zum Acenta fahren hier 18-Zoll-Leichtmetallräder, automatisch anklappbare Außenspiegel, schlüsselloses Zugangssystem sowie das Nissan Connect-Navigationssystem mit, das im Paket auch Sieben-Zoll-Farbdisplay, Digitalradio und Rückfahrkamera mit sich bringt. Wie im Acenta gibt es außerdem unter anderem

Daten und Preise | Nissan Qashqai 1.6 dCi 4x4 N-Connecta

Grundpreis Testwagen **26.630 Euro**
R4/1.598 cm³ | 96 kW/130 PS | 320 Nm/1.750 U/min
6-Gang | 10,5 s | 190 km/h | 5,1 D | 133 g/km

4.377 x 1.806 x 1.595 mm | 430 – 1.585 Liter
Wartung: alle 12 Monate oder 30.000 km
Effizienzklasse: A
Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: 14 | 22 | 19
Garantie: 36 Monate bis 100.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Bluetooth-Schnittstelle, Tempomat, Klimaautomatik, Leder-Multifunktionslenkrad, USB-Schnittstelle, Nebelscheinwerfer und Sitzheizung vorne. Darüber hinaus unterstützen den Fahrer zahlreiche Assistenten: ein Notbrems-, ein Fernlicht- und ein Spurhalteassistent sowie die Verkehrszeichenerkennung und Licht- und Regensensor. Sinnvolle Extras sind die beheizbare Frontscheibe (210 Euro) sowie Metallic- (462 Euro) oder Perleffect-Lackierung (546 Euro). | cfm

Kompakter Blitz in neuem Glanz

Autoflotte-Test | Mit dem neuen Astra ist Opel technisch wieder auf aktuellem Kompaktklasse-Stand. Und Features wie Matrix-LED-Licht und Onstar-Telematik-Dienst versprühen zusätzlich Oberklasse-Flair.

Foto: Christian Fredrik Merren/Autoflotte



Sofort erkannt | Die Frontpartie repräsentiert das aktuelle Opel-Design, gleichwohl ist der neue Opel-Kompakte sofort als Astra erkennbar

völlig neues Bedienkonzept sind drei Beispiele für spürbare Verbesserungen.

Karosserie | Der Astra steht dynamisch auf der Straße. Die Frontpartie hat Opel eher evolutionär weiterentwickelt, das Heck mutet fast südeuropäisch an. Eine individuelle Note verleiht dem Fünftürer die optisch durchbrochene C-Säule. Ihre Breite schränkt allerdings die Sicht nach hinten rechts ein – ein Mangel, den der Kompakte mit vielen Autos teilt. Abhilfe beim rückwärtigen Rangieren versprach im Testwagen die Rückfahrkamera (248 Euro). Ihr Bild wirkt jedoch etwas pixelig und der Bildausschnitt dürfte etwas weiter nach oben aufgezogen sein – weiter entfernte Objekte oder Menschen verschwinden zu schnell aus dem Bild.

Interieur | Innen machte der Astra im Vergleich zum Vorgänger besonders deutliche Fortschritte. Die bessere Raumaussnutzung, die höhere Materialqualität sowie die ergonomischere Bedienung machen den großen Entwicklungsschritt sichtbar. Vorne wie hin-

— Revolution oder Evolution? Der neue Opel Astra vereint beide Ansätze in sich. Optisch kontinuierlich weiterentwickelt, steckt

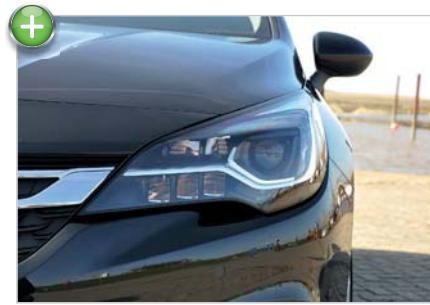
der Fortschritt unter dem Blech: Mehr Innenraum bei geschrumpften Außenmaßen, bis zu 200 Kilogramm weniger Gewicht und ein

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Deutlich verbesserte Ergonomie und Bedienlogik ▶ Agiles und leichtfüßiges Fahrverhalten ▶ Zielgruppengerechte Business-Ausstattung mit sinnvollen Paket-Optionen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fahrwerk federt kurze Bodenwellen nur unzureichend ab ▶ Unzuverlässige Tankuhr ▶ Schlechte Übersicht nach schräg hinten



Aufgeräumt | Weniger Schalter und ein großes Display führen zu deutlich besserer Ergonomie



Durchblick | Automatisches Fernlicht durch einzelne Module des Matrix-LED-Lichts

ten fühlt sich der Astra deutlich luftiger an, und die Sitzposition passt für normal große Menschen immer – während man im alten Astra irgendwie zu hoch saß. Und der im Testwagen verbaute Ergonomie-Fahrersitz mit AGR-Siegel führte auch nach langen Strecken nie zu Rückenbeschwerden.

Das klassisch-dynamisch gezeichnete Cockpit war wie der gesamte Innenraum gut verarbeitet – lediglich der Kunststoff am Zündschloss erwies sich als nicht besonders kratzfest. Die Instrumente sind klar ablesbar, und nach dem Wegfall der vielen Tasten lassen sich Navigations-, Audio- und Telefonsysteme nun intuitiv bedienen. Im Testwagen erfolgte die Steuerung via Acht-Zoll-Touchscreen (Business-Upgrade Navigation Plus). Oder aber per Sprachsteuerung, die so gut arbeitete, dass man auf die Zieleingabe durch den Onstar-Assistenten (412 Euro) gestrost verzichten konnte. Andere Onstar-

Funktionen wie die automatische Unfallhilfe oder der Diebstahl-Notfallservice haben im Fall der Fälle aber zweifelsohne ihren Nutzen. Auch wer auf Dienstreisen ein nahe Restaurant sucht, wird Onstar zu schätzen wissen.

Die Kritik am Innenraum beschränkt sich auf Details: So sparte Opel die Gurthöhenverstellung auch vorne ein, außerdem erwies sich die Tankuhr als nicht wirklich zuverlässig. Auch bei vollem Tank zeigte die Nadel nie mehr als 95 Prozent Füllstand an.

Antrieb | 110 PS leistete der 1,6-Liter-Diesel des Test-Astra, ließ aber deutlich mehr Power unter der Haube vermuten. Zusammen mit dem butterweich schaltenden Sechsganggetriebe ließ sich der Astra sportlich-dynamisch bewegen. Auch aus höheren Drehzahlen beschleunigte er ohne Verzögerung. Von der Arbeit des Vierzylinders ist in der Regel wenig zu vernehmen, allerdings werkelt er einen Tick kerniger als der noch etwas laufruhigere 1.6 Biturbo CDTI mit 160 PS. Etwas brummig wird der Diesel nur beim Sprint zwischen 2.000 und 2.500 Touren. Im Mittel schluckte unser Astra 6,5 Liter Diesel pro 100 Kilo-

Emotion | Optisch durchbrochene C-Säule und südeuropäisch anmutende Linien am Heck

meter, angesichts vieler Autobahn-Etappen ein akzeptabler Wert.

Fahrverhalten | Man merkt dem Astra seinen Gewichtsverlust an: Er fährt leichtfüßig, zusammen mit der direkten Lenkung fühlt man immer direkten Kontakt zur Straße. Das Fahrwerk zeigt sich insgesamt komfortabel, aber nicht zu weich abgestimmt. Auf langen Bodenwellen könnte er jedoch etwas straffer abfedern. Und auf kurzen Bodenwellen kommt es schnell zum Stuckern.

Preise und Ausstattung | Der von uns getestete Astra 1.6 CDTI Business mit Start-Stopp-System steht als Fünftürer mit 18.151 Euro in der Preisliste. Die Business-Linie basiert auf der zweithöchsten Ausstattung Edition, ist im Einstieg – Tribut an die Ein-Prozent-Versteuerung – 1.437 Euro günstiger als diese und kommt genauso unter anderem mit Klimaanlage, Einparkhilfe hinten, Tempomat, Bordcomputer, Komfortsitzen vorne und Multifunktionslenkrad. Beim Entertainment müssen sich die Business-Kunden serienmäßig allerdings mit dem Radio R300BT anstelle des R4.0 Intellilink begnügen.

Das ist jedoch zusammen mit dem Ergonomie-Fahrersitz und der Klimaautomatik im Business-Upgrade Travel für 580 Euro enthalten. Generell schnürt Opel für das Business-Niveau attraktive Optionspakete, sprich Business-Upgrades. Das bereits erwähnte Business-Upgrade Navigation Plus umfasst neben dem Navigationssystem unter anderem zahlreiche Assistenzsysteme sowie Licht- und Regensensor (916 Euro). Nützlich ist auch das Business-Upgrade Komfort, das für 294 Euro ein Lederlenkrad, Mittelarmlehne vorne, Nebelscheinwerfer und einen Parkpiloten vorne und hinten enthält. Für Langstreckenfahrten ebenfalls empfehlenswert: Das LED-Matrix-Licht für 1.218 Euro, das im automatischen Fernlicht-Modus Menschen und Objekte zuverlässig ausblendet und auch beleuchtete Straßen und geschlossene Ortschaften erkennt. | cfm



Foto: Christian Frederik Merrem/Autoflotte

Restwerte | DAT-Prognose

Opel Astra 1.6 CDTI Business

Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

- 15.000 km/Jahr: 51,7%
- 25.000 km/Jahr: 46,6%
- 40.000 km/Jahr: 38,9%



Daten und Preise | Opel Astra 1.6 CDTI Business

Grundpreis Testwagen 18.151 Euro
R4/1.598 cm³ | 81 kW/110 PS | 300 Nm/1.750 – 2.000 U/min | 6-Gang | 11,0 s | 195 km/h | 3,5 D | 93 g/km

4.370 x 1.809 x 1.485 mm | 370 – 1.210 Liter
Wartung: alle 12 Monate/30.000 km
Effizienzklasse: A+
Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: 18 | 19 | 20
Garantie: 24 Monate ohne km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer