



Foto: Michael Blumenstein

Das Facelift bringt Blingbling außen und neue Technik im Bug. E-Power lautet das Zauberwort zum Spritsparen.

# Entspannungsmodus

Mit dem e-Power-Antrieb hat Nissan eine Alternative zum Verbrenner und eine kleine zum E-Antrieb. Dabei fährt sich der Qashqai eher wie ein Elektroauto. Das Facelift tat ihm gut.

**Nissan war vor** Jahren Pionier in Sachen E-Mobilität. Der erste Nissan Leaf startete Ende 2010 und bereits 2013 hatte Nissan mit dem e-NV200 einen elektrisch angetriebenen Kleintransporter im Programm. Die Elektrifizierung schien mit großen Schritten durchzustarten, nicht nur bei Nissan.

Doch Nissan hatte außer den beiden Modellen lange Zeit wenig Elektrisierendes im Programm. Das änderte sich 2024, als endlich der Ariya bestellbar war. Und mittlerweile: neuer Leaf, neuer Micra, Townstar, Interstar und demnächst der Juke EV sowie der Renault-Twingo-Ableger in Nissan-Montur, wie auch immer der Elektro-Zwerg heißen mag. Nissan und Konzernbruder Renault rücken mit den Modellen noch enger zusammen.

Damit es Umsteigern oder wenigstens „Interessierten“ möglichst einfach gemacht wird, sich an das flüsterleise Elektrofahren „zu gewöhnen“, hat Nissan seit einigen Jahren den e-Power-Antrieb im X-Trail und eben im Qashqai. Letzteren sind wir in der neuesten Ausbaustufe gefahren. Das optische Minifacelift – Frontmaske und Heckstoßfänger sowie Leuchtgrafiken wurden modernisiert – ist erkennbar, jedoch kein Grund dafür, den „alten“ ad acta zu legen. Das Besondere am Antrieb: Es gibt kein klassisches Getriebe. Ein Gang muss reichen. Und tut es auch. Das ermöglicht

extrem sanftes (An-)Fahren ohne Schaltpunkte. Zum Antriebsmix gesellen sich ein ausschließlich für den e-Power entwickelter Dreizylinder-Turbobenziner, E-Motor, Wechselrichter sowie das „Getriebe“. 42 Prozent Wirkungsgrad soll der Verbrenner somit erreichen.

## Sehr leise

Verringert wurden laut Nissan die Innengeräusche und das Drehzahlniveau. Bei Autobahntempo dreht der Verbrenner um bis zu 600 Touren niedriger als zuvor und ist echt nur mit einem kleinen Lauschangriff wahrnehmbar. Generell dient der 1,5-Liter-Dreizylinder nur als Generator. Die Vorderräder treibt stets der E-Motor an.

Beim in UK produzierten Qashqai soll das besondere Antriebskonzept Effizienz und Ruhe vereinen und für ein entspanntes Fahrerlebnis sorgen. Auf unseren gut 400 Testkilometern durchs tempobeschränkte Frankreich lässt sich das Vorhaben als gelungen attestieren. Die dicken vorderen Seitenscheiben, die offensichtlich gute Dämmung insgesamt und der sehr oft rein elektrisch agierende Antrieb wollen zum leisesten Konglomerat in der SUV-Kompaktklasse gehören. Es stellt sich beim Fahrer automatisch ein gelassener Fahrstil ein, obwohl

die stets 190 vorhandenen PS auch spontan zwischenbeschleunigen können. Dass der e-Power mit maximal 170 km/h bis zu 36 km/h langsamer ist als die Verbrenner-Brüder, die es auch mit Allradantrieb gibt, ist wohl für die meisten Makulatur. Der Verbrauchsvorteil, der sich auf annähernd zwei Liter pro 100 WLTP-Kilometer beläuft, eher nicht. Das ist mittlerweile bares Geld.

Fair gelöst hat Nissan das Thema Ausstattungspolitik. So ist der komplexe e-Power-Antrieb selbst mit der Basisausstattung Acenta erhältlich und startet ab 33.765 Euro. Das sind zwar 4.740 Euro mehr, als ein 1,3-Liter-Vierzylinder-Turbo mit 140 PS und manuellem Getriebe kostet. Aber der Grund für die Mehrkosten dürfte auf der Hand liegen. Wer nämlich Automatik im Qashqai haben möchte, zahlt mindestens 31.664 Euro und bekommt dann „nur“ 158 PS. Und wer die volle Hütte wählt, legt bei e-Power mindestens 39.000 Euro für die Ausstattungslinie Tekna auf den Tisch.

Der Testwagen besaß das Premiumpaket (2.815 Euro) samt 20-Zöllern, feinem Leder, Bose-Sound und (nicht zu öffnendem) Glasdach. Und selbst mit den „Riesenrädern“ kann das Fahrwerk als rückmeldungsstark, satt und sehr passend gelten. Die Lenkung begeistert oder stört nicht, sie macht ihren angedienten Job.



1



2



3



4

**1** Die Sitzposition ist gut, die Bedienung dank sinnvoller Tasten verständlich. **2** Die Informationsfülle im Kombiinstrument ist (zu) dicht, das Durchklicken daher mühselig. **3** Exzellent sind die lederbezogenen Sitze inklusive Massage und elektrischer Verstellmöglichkeit. **4** Das Platzangebot im Fond entspricht den Erwartungen an ein Kompakt-SUV. Ein zu öffnendes Glasdach wäre das Tüpfelchen auf dem i.

Im Innenraum fallen die angenehmen Sitze auf, die sich mit einer erstklassigen Sitzposition verabredet haben. Auch die Beifahrersitzfläche ist mit Premiumpaket in der Neigung einstellbar und langstreckentauglich. Das schwarze Leder verbindet sich mit einer sauberen Gesamtanmutung und guten Materialien. Selbst auf Details wie eingeschwärzte Türrahmen, sodass man nicht auf das rote Blech schaut, haben die Japaner geachtet. So ist auch aufgrund eines guten Platzangebots des gut 4,40 Meter kompakten Segmentbegründers ein ohnehin stimmiges Fahrzeug weiter verbessert worden. Kleine Details, wie weitere Google-Funktionen im Infotainmentsystem und andere Tech-Updates, freuen vermutlich Nerds mehr

als Otto-Normalverbraucher, der sie kaum nutzen wird.

Häufig in Kontakt kommt man hingegen auch im Nissan Qashqai mit den Assistenzsystemen. Und nicht zwingend, weil man sich selbst Fehlverhalten vorwerfen könnte. Wie alle Systeme sind auch die gesetzlich vorgeschriebenen und freiwillig hinzugefügten Helferlein im Qashqai nicht annähernd fehlerfrei. Nervig wird es aber dann, wenn der Ton nervt (das tut er) und die Systeme sich nur kompliziert deaktivieren lassen (das tun sie). Die Lenkradbedienung und die Menüführung des Qashqai-Kombiinstrumentes kennen wir vom aktuellen Mitsubishi Outlander (Allianzpartner) – und schon beim Outlander waren wir not amused.

Schön, wenn man dafür eine imposante Hupe im Fahrzeug hat, die all die Bimmelei bei einem Stressanfall einfach mal fett übertönt (hat der Qashqai). Was in der Preisklasse dann

doch fehlt, ist Matrixlicht. Das ist keine Rocket Science und man könnte es in einem der Pakete integrieren.

So fuhren wir unsere gut 400 Kilometer sehr entspannt und auch deswegen mit deutlich unter fünf Litern pro 100 Kilometer, was einen Aktionsradius des Qashqai von deutlich mehr als 1.000 Kilometern ohne Tankstopp ermöglicht (55 Liter).

Kleiner Wermutstropfen: Die Anhängelast ist beim e-Power auf lächerliche 750 Kilogramm beschränkt. Das reicht gerade noch für die neueste Generation der Pedelecs auf der Anhängerkupplung. Wer was ziehen muss und dennoch den Qashqai ins Auge gefasst hat, wählt einen der beiden 158-PS-Benziner. Die können, egal ob Vorderrad- oder Allradantrieb, imposante 1,8 Tonnen bewegen. Dann aber wird man weniger in den Entspannungsmodus kommen, den man mit dem e-Power-Antrieb automatisch mit kauft. *mb*

## Nissan Qashqai e-Power Tekna

Preis: ab 39.000 €

R3/1.498 cm<sup>3</sup> | Systemleistung:

140 kW/190 PS

310 Nm | 6-Gang-DKG

170 km/h | 7,9 s

WLTP: 4,6 S | 105 g/km

Maße: 4.425 x 1.835 x 1.625 mm

Kofferraumteil: 455–1.440 Liter

Versicherung: HK 17 | VK 20 | TK 23

Wartung: jährlich/20.000 km

Garantie: 3 Jahre/100.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Der Qashqai ist in gewisser Weise der Begründer des Kompakt-SUV-Segments.