

Pressepräsentation Nissan Pulsar – Raum ohne Ende

Von Ute Kernbach

Vom Qashqai lernen heißt siegen lernen. Nach dem glücklosen Tiida ist Nissan wieder mit einem Almera-Nachfolger in der Kompaktklasse vertreten und versucht - schon rein optisch - den Erfolg des Qashqai auch in der Golf-Klasse zu wiederholen. Das steht und fällt mit dem Design und dem Preis des Nissans. Nissan hat nach sieben Jahren wieder einen Kompaktklassewagen im Angebot. Nissans letzter Kompakter - der Almera - verschwand 2007 von der Bildfläche.

Die Japaner wollen sich mit dem neuen Pulsar in der Kompaktklasse unter den üblichen Verdächtigen, sprich dem Ford Focus, Hyundai i30, Opel Astra, Toyota Auris und VW Golf etablieren und Gehör verschaffen. Die Karosserie deutlich größer als vieles in dieser Klasse, was ein Vorteil sein kann. Ist der Preis jedoch unattraktiv, dann besteht die Gefahr, dass den Pulsar das gleiche Schicksal wie sein Vorgänger ereilt. Doch zunächst die Basisdaten: Der Pulsar kommt zum Marktstart mit je einem Benzin- und Dieselmotor mit einer Sechsgang-Schaltung in drei Ausstattungsvarianten daher und steht ab dem 10. Oktober zum Verkauf parat. Im März nächsten Jahres kommt dann der Top-Benziner, dessen 1,6-Liter-Turbo 140 kW/190 PS leistet. Preislich ist der Wagen unter den restlichen Kompaktwagen für das Gerangel um einen guten Platz auf der Einkaufsliste recht gut gerüstet, da viele Serienfeatures wie beispielsweise Fahrerinformationssystem mit 5-Zoll-Farbdisplay, Bluetooth-Schnittstelle, Tempomat, Klimaanlage, elektrische Fensterheber rundum, sechs Airbags und Reifenkontroll- sowie Start-/Stopp-System bereits beim Basismodell enthalten sind. Der Einstiegspreis in die Welt des Pulsar beginnt bei 15 990 Euro für den Basisbenziner 1,2-Liter Visia mit 85 kW / 115 PS, der Diesel mit 80 kW / 110 PS kostet 17 940 Euro. Die Preise sind allerdings nur bis zum 31. Dezember für die Launch Edition gültig. Danach liegt der Einstiegspreis für den Benziner bei 17 940 Euro und für den Selbstzünder müssen mindestens 19 890 Euro hingeblättert werden.

Äußerlich ähnelt der Schrägheck-Japaner, der in Europa designt und produziert wird, stark an seinen Bruder dem Qashqai, von der Bummerang-Form am Heck über die

markanten Heckleuchten bis hin zur Front mit dem markentypischen Nissan-Grill. Der Fünftürer mit seinem Radstand von sage und schreibe 2,70 Meter bietet nicht nur vorne hervorragende Platzverhältnisse, sondern auch im Fond. So mancher Mittelklassewagen bietet weniger Beinfreiheit als der Pulsar. Das Fassungsvermögen des Kofferraums ist mit 385 Litern bei voller Bestuhlung üppig. Nach Umklappen der Rücksitze kann das Stauvolumen auf 1395 Liter maximiert werden. Nicht so schön die hohe Ladekante und eine nicht ebene Ladefläche. Der Innenraum des 4387 mm langen, 1768 mm breiten und 1520 mm hohen Fünftürers ist klar gegliedert, Ablagemöglichkeiten sind genügend vorhanden und die Verarbeitung vermittelt einen guten Eindruck.

Für den Vortrieb sorgen zunächst ein 1,2-Liter-Direkteinspritzer mit 85 kW/115 PS und ein 1,5-Liter Selbstzünder mit 81 kW/110 PS. Der Benziner, der bereits im Qashqai eingesetzt wird, erreicht sein maximales Drehmoment von 190 Nm bei 2000 Umdrehungen und konsumiert laut Hersteller 5,0 Liter im Schnitt. Auf ersten Testfahrten rund um das spanische Girona lag unser Durchschnittsverbrauch bei sieben Liter. Sparsamer geht bei dem 1,5-Liter-Turbo-Diesel zu. Der Vierzylinder-Benzin-Direkteinspritzer mit seinen 115 Pferdestärken läuft sehr kultiviert und geräuscharm. Allerdings wirkt er in den unteren Drehzahlbereichen etwas schwach. Der Spurt von Null auf Tempo 100 dauert 10,7 Sekunden und auf der Autobahn klettert die Tachonadel bis zu 190 Stundenkilometer. Für Schaltfaule ist ab November für den Benziner ein CVT-Getriebe - das neue Xtronic-Automatikgetriebe - erhältlich. Das 110 PS starke Dieseltriebwerk, das übrigens aus dem Renault-Regal stammt, hat einem Drehmomentbestwert von 260 Nm zwischen 1750 und 2500 min⁻¹ und entwickelt ordentliche Zugkraft. Der Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 meistert der diesel-Pulsar in 11,5 Sekunden und er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h. Sein Konsum wird laut Hersteller mit 3,6 Liter Diesel beziffert. Die Kraft wird serienmäßig über ein gut zu schaltendes Sechsganggetriebe auf die Räder gebracht.

Der in den Ausstattungsstufen Visia, Acenta und Tekna angebotene Pulsar soll die die Lücke zwischen Juke und Qashqai im Nissan-Modellprogramm schließen und auch an sicherheitsrelevanten Features fehlt es nicht. In den beiden höheren Ausstattungsversionen Acenta und Tekna sind unter anderem ein autonomer Notbrems-Assistent, Fahrlichtautomatik, Zweizonenklimaautomatik und Regensensor an Bord, der Tekna wartet darüber hinaus noch mit LED-Scheinwerfern, Bewegungserkennung, Spurhalte- und Toter-Winkel-Assistent sowie Navigationssystem inklusive Around View Monitor für 360 Grad Rundumsicht. In Deutschland erwartet Nissan, dass sich rund 60 Prozent der Käufer für den Pulsar 1,2 DIG-T Acenta entscheiden und 35 Prozent sollen auf den Diesel entfallen. In Europa will Nissan pro Jahr rund 65.000 Pulsar verkaufen.

(ampnet/uk)

Daten Nissan Pulsar Launch Edition 1,2 DIG Turbo Visia

Länge x Breite x Höhe (m): 4,38 x 1,76 x 1,52

Radstand (m): 2,70

Motor: Viertakt-Ottomotor, 1.197 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 85 kW / 115 PS bei 4500 U/min

Max. Drehmoment: 190 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,7 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,0 Liter

Effizienzklasse: B

CO₂-Emissionen: 117 g/km (Euro 5b+)

Leergewicht / Zuladung: 1265 - 1379 kg / 371 - 485

Kofferraumvolumen: 385 - 1395 Liter

Max. Anhängelast: 1200 kg (gebremst/632 kg (umgebremst))

Wendekreis: 10,2 m

Räder / Reifen: 195/60/R16 (Ausstattungslevel Visia, Acenta), 205/50/R17
(Ausstattungslevel Tekna)

Preis: 15 990 Euro (Pulsar Launch Edition Preis gültig bis 31. Dezember 2014, danach 17 940 Euro)

Bilder zum Artikel



Nissan Pulsar.



Nissan Pulsar.



Nissan Pulsar.



Nissan Pulsar.



Nissan Pulsar.



Nissan Pulsar.
