

Pressepräsentation Nissan X-Trail: Hier hat die NASA die Finger im Spiel

Von Falk von Ried

Früher sah der Nissan X-Trail wie ein robuster Geländewagen japanischer Bauart aus. Bei der neuen, der dritten Generation werden die Hardcore-Offroad-Fans lange nach den gewohnten Ecken und Kanten suchen müssen, denn es gibt sie nicht mehr. Am 22. Juli 2014 rollt der gerundete und nun schwer dynamische Crossover-SUV in die Showrooms der Nissan-Händler. Zu Preisen ab 26 550 Euro kann der deutlich gewachsene Geländegänger mitgenommen werden.

Die Nissan-Designer haben offensichtlich ganze Arbeit geleistet und mit der komplett neuen Architektur der fließenden Formen einen um 76 Millimeter gewachsenen Radstand auf die vier Räder gestellt. Das kommt vollends den Insassen zu Gute, die nun deutlich mehr Platz für ihre Knie haben. Auf Wunsch können jetzt nicht nur fünf, sondern Dank einer dritten Sitzreihe auch sieben Passagiere in dem 4,64 Meter, plus 17 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger, langen X-Trail Platz nehmen. Wobei der Einstieg in die dritte Reihe alles andere als unkompliziert ist. Großgewachsene Erwachsene sollten es ohne Akrobatikausbildung gar nicht erst versuchen. Aber auch in der Breite ist der praktische Allrounder gewachsen, um drei Zentimeter auf 1,82 Meter, mit Außenspiegeln sogar auf 2,06 Meter. Auf den ersten Blick fallen einem die sehr großen Radhäuser auf, das typische Merkmal der Nissan-Crossover-Modelle. Richtig satt und muskulös steht der neue X-Trail auf dem Asphalt. Dabei wurden dank der Rohbaustruktur aus ultrahochfesten Stählen insgesamt 90 Kilogramm Gewicht eingespart. Allein die elektrische Heckklappe, die nun erstmalig auch elektrisch zu bedienen ist, wiegt jetzt sieben Kilogramm weniger, und gleichzeitig wurde auch noch die Steifigkeit deutlich erhöht.

Der Innenraum macht einen äußerst hochwertigen Eindruck, wie wir es von Nissan so eigentlich nicht erwartet hätten. Ebenso erstaunlich ist die umfangreiche Serienausstattung, beispielsweise LED-Licht, Klimaanlage und sechs Airbags, die bei

anderen Herstellern gleich tausende Euro verschlingen würde. Die auserwählten Materialien schmeicheln den Fingerspitzen und die Verarbeitung erinnert teilweise sogar an deutsche Premiumhersteller. Besonders gelungen ist der mittelzentrierte Lufteinlass oberhalb des Fünf-Zoll-Multifunktionsdisplays. Das Lenkrad wurde leider viel zu dünn gestaltet, auch die beiden ergonomischen Ausbuchtungen auf zwei und auf zehn Uhr wurden eher halbherzig eingearbeitet. Ebenfalls einen eher preiswerten Eindruck machen die Karbon-Optik-Zierelemente, die stark an billiges Zubehör aus dem Heimwerkermarkt erinnern. Sinnvoll ist die verschiebbare Rücksitzbank, die entweder für mehr Beinfreiheit in der zweiten Reihe oder mehr Kofferraumvolumen sorgt. Praktisch: insgesamt bis zu 1982 Liter Gepäck können bei umgeklappten Sitzen verstaut werden. Unbedingt empfehlenswert ist das optionale und sehr große Panorama-Glasschiebedach für 900 Extra-Euro. Unterm Strich kann man in der Tat sagen, dass Nissan im neuen X-Trail das Beste aus dem Qashqai+2 und dem alten X-Trail verbaut hat. Grund genug den Qashqai+2 nicht fortzusetzen.

Der Clou beim neuen X-Trail sind allerdings die Komfort-Sitze, die zusammen mit der NASA entwickelt wurden. Die Spezialisten der amerikanischen Luft- und Weltraumbehörde lieferten wichtige Daten über den Blutfluss im Rücken von sitzenden Autoinsassen. So wurde die ansteigende Müdigkeit auf langen Strecken deutlich gemindert und so die Sicherheit nach hunderten von gefahrenen Kilometern massiv erhöht.

Vorerst keinerlei Auswahl gibt es bei der Motorisierung. Der 1,6 Liter große Dieselmotor leistet vollkommen ausreichende 96 kW/130 PS und maximal 320 Newtonmeter Drehmoment. Wahlweise mit Front- oder Allradantrieb, Handschaltung oder stufenlosem X-tronic-Automatikgetriebe. Der X-Trail beschleunigt handgeschaltet und frontgetrieben in gemütlichen 10,5 Sekunden von 0 auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit liegt dann bei 188 km/h. Der durchschnittliche Verbrauch liegt laut Werksangabe bei 4,9 Litern Diesel, das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 129 Gramm je gefahrenen Kilometer. Bei unseren ausführlichen Testfahrten lag der Verbrauch, stets zügig gefahren, so um die sieben Liter. Wer mit dem X-Trail auch nach wie vor ins grobe Gelände möchte, der sollte zwingend 2.000 Euro Aufpreis für das elektronische Allradsystem All Mode 4x4-i auf den Tisch des Hauses legen. Und Benziner-Freunde müssen bis zum Jahr 2015 warten. Erst dann kommt der neue 1,6-Liter-Turbobenziner mit 120 kW/163 PS auch für den X-Trail.

Auf kurvenreichen Landstraßen machte uns das zu weiche Fahrwerk ganz schön zu schaffen. Fast schon schwammig schwänzelte der 1,5 Tonnen schwere X-Trail über den unebenen Asphalt. Dafür sorgen dann zahlreiche Fahrerassistenzsysteme zusätzlich für

die Sicherheit. Serienmäßig gibt es den Notbrems- und Spurhalteassistenten sowie eine Verkehrszeichenerkennung. Gegen Aufpreis erhält man noch elektronische Helfer aus dem Nissan-Safety-Shield, wie Müdigkeits- und Totwinkel-Warner, sowie Einpark- und Fernlicht-Assistenten. (ampnet/fvr)

Daten Nissan X-Trail 1.6 Diesel 2WD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,64 x 1,82 (2,06 Meter mit Außenspiegeln) x 1,69

Motor: Vierzylinder-Dieselmotor, 1598 cm³

Leistung: 96 kW / 130 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1750 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 4,9 Liter Diesel

CO₂-Emissionen: 129 g/km (Euro 6)

Energieeffizienzklasse: noch nicht homologiert

Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 10,5 Sek.

Leergewicht / Zuladung: min. 1500 kg / max. 470 kg

Kofferraumvolumen: 550 - 1.982 Liter

Max. Anhängelast: 2.000 kg bei 8% Steigung

Preis: ab 26.550 Euro

Bilder zum Artikel



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.



Nissan X-TRail.
