
Fahrbericht Nissan X-Trail: Ein Crossover für die Familie

Von Walther Wuttke, cen

Nicht alles, was aussieht wie ein SUV ist auch einer – wenigstens aus Sicht der Marketing-Experten. Der neue X-Trail von Nissan zum Beispiel trägt zwar äußerlich alle Züge der viel kritisierten, aber ebenso stark nachgefragten Sport Utilities, doch in der offiziellen Sprachregelung des japanischen Herstellers fährt der wuchtige Fünf- bis Siebensitzer als Crossover für die Familie vor.

Bei der Vorstellung des X-Trails wurde Nissan-Marketing-Manager Nicolas Tschan nicht müde, die familienfreundlichen Eigenschaften des neuen Modells zu beschreiben. So mutiert der Crossover zu einer Art Mama-Taxi, wenn die Kunden die siebensitzige Variante wählen, wobei auf den zusätzlichen Sitzen im Heck allenfalls maximal 1,60 Meter große Passagiere für kurze bis mittellange Strecken ausreichend Platz finden. „Mit dem neuen X-Trail bieten wir den einzigen elektrifizierten Siebensitzer im Segment an“, verkündet Tschan. So übernimmt das jüngste Modell die Nachfolge der einst so beliebten Familien-Vans, die inzwischen aus fast allen Prospekten verschwunden sind. Folgerichtig definiert Tschan den Zweitonner (in der elektrifizierten Version) als „Crossover für die Familie“.

Die neue Generation X-Trail kommt in der Basisversion als milder Hybrid mit einem 1,5-Liter Dreizylinder mit 163 PS (120 kW) auf den Markt. Daneben, und das sollen die Volumen-Versionen werden, startet der Crossover als zweites Modell des Herstellers mit dem Hybridantrieb e-Power in den Handel. Dabei verbündet sich der 1,5-Liter Dreizylinder-Turbo (158 PS) mit einem 150 kW (204 PS) starken Elektromotor. Der Benziner ist bei dieser Kombination ausschließlich für die Stromerzeugung zuständig – der Vortrieb des Fronttrieblers ist allein Sache des E-Antriebs, der allerdings nur eine sehr begrenzte rein elektrische Reichweite hat.

Für die Top-Versionen bietet Nissan die Kombination e-Power mit „e-4Force“ an, bei der ein 100 kW starker Elektromotor die Hinterachse antreibt. Die Gesamtleistung des Paktes wächst so auf 214 PS (157 kW). Der Antrieb zeigte sich bei einer ersten Ausfahrt durchaus agil und verschonte den Menschen hinter dem Lenkrad und die Passagiere von dem lästigen „Gummibandeffekt“, unter dem noch viele Hybridmodelle leiden. Allerdings kommt der Antrieb bei Steigungen schon mal an seine Grenzen, und die Technik wirkt leicht mühsam.

Nun mag der kritische Beobachter fragen, warum ein Familien-Crossover einen Allradantrieb benötigt, doch vielleicht geht der eine oder andere Familienverbund schon mal auf eine Abenteuertour abseits der Straße. Allerdings bringt der zusätzliche Antrieb auch mehr Traktion bei Regen, Schnee und Eis. Das System reagiert, ohne dass die Insassen es bemerken auf die verschiedenen Fahrsituationen. Die Lenkung könnte aber etwas präziser arbeiten. Auch im Gelände ist der X-Trail dank der den Untergründen angepassten Einstellungen gut unterwegs.

Auf der Straße zeigt sich der X-Trail als angenehm leiser Familientransporter. Das Fahrwerk und auch die Sitze sind eindeutig auf Komfort abgestimmt und schlucken so gemeinsam die Defizite der Infrastruktur. Der Innenraum ist so hergerichtet, dass sich die Familie auf großer Fahrt wohlfühlt. Die edlen Materialien sind sauber verarbeitet und die zahlreichen Assistenzsysteme, die über den Bildschirm gesteuert werden können, unterstützen den Fahrer, der sich allerdings mehr als nur eine deutlich eingreifende Rekuperationsmöglichkeit wünscht. Während die meisten Hybridmodelle mehrere Einstellungen zur Rückgewinnung der Bremsenergie anbieten, muss sich der X-Trail-

Besitzer mit einer Möglichkeit zufriedengeben. In der Stadt lässt sich der Crossover (vielleicht als Ausgleich) allein mit dem Gaspedal steuern und verzögert so zum Beispiel vor der Ampel bis zum Stillstand. Als Verbrauch verspricht Nissan 6,2 bis 6,7 Liter. Nach der Ausfahrt über Autobahn, Landstraße und kleine Nebenstrecken meldete der Bordcomputer 6,7 Liter.

Die Preisliste für den X-Trail beginnt bei 35.500 Euro für den mild hybridisierten Benziner. Der X-Trail mit e-Power und e-4Force startet bei 44.400 Euro. Für das Topmodell in der Tekna+-Ausstattung wechseln mindestens 55.730 Euro den Besitzer. (Walther Wuttke/cen)

Daten Nissan X-Trail e-Power e-4Force

Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 1,84 x 1,72

Radstand (m): 2,70

Antrieb: R3, Turbobenziner, 1497 ccm, Hybrid, Allrad, Automatik

Gesamtleistung: 157 kW / 214 PS

Max. Drehmoment: 525 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

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

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,2–6,7 Liter

Effizienzklasse: Euro 6d-ISC-FCM

CO2-Emissionen: 141–148 g/km

Leergewicht / Zuladung: min. 1994 kg / max. 437 kg

Preis: ab 44.400 Euro

Bilder zum Artikel



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



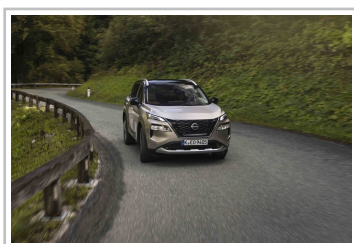
Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



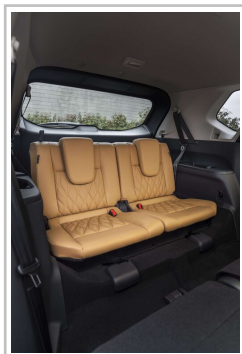
Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan
