

---

## Praxistest Nissan X-Trail e-4orce: Ohne Reichweitenangst

Von Michael Kirchberger, cen

In seiner seit 2001 vierten Generation beflügelt Nissans X-Trail jetzt auf Wunsch ein elektrischer Antrieb. Förderung bekommt er jedoch nicht, denn an Bord sorgt kein dicker Akku für Reichweite, sondern ein konventioneller Dreizylinder-Benziner, der als Generator die Energie für die beiden E-Maschinen des Allradlers mit der Modellbezeichnung e-Power e-4orce erzeugt. Der X-Trail wird als Fünf- und Siebensitzer angeboten, die elektrifizierten Modelle der Baureihe starten bei 37.000 Euro.

Die wuchtigen Radhäuser und die markante Schattenlinie an den Fahrzeugflanken wecken den Geist des Urahns, will Offroad-Gefühle wecken. Und sie stehen dem X-Trail in dieser Version auch zu. Die Version e-Power e-4orce hat einen Elektromotor mit strammen 150 kW (204 PS) an der Vorderachse, für den Allradantrieb ist der zweite Elektriker verantwortlich, der die Hinterachse nicht nur mit 100 kW (136 PS) versorgt, sondern auch die Kunst des Torque Vectoring beherrscht, die differenzierende Beaufschlagung der Räder mit Drehmoment. Damit bekommt Nissans SUV nicht nur einen Traktionsgewinn im Gelände oder auf rutschiger Fahrbahn, sondern auch ein munteres Fahrverhalten beim Umrunden von Kurven.

Mit verschiedenen Fahrmodi für den jeweiligen Straßenzustand passt sich der Antriebsstrang an die Gegebenheiten an. Das Programm-Spektrum reicht vom lockeren Untergrund oder Schnee bis zum Asphaltbelag mit viel Grip. Hilfreich ist die variable Kräfteverteilung auch im Gespannbetrieb, immerhin darf der selbst fast zwei Tonnen schwere X-Trail 1800 Kilogramm auf den Haken nehmen. Die Zuladung ist mit gut 500 Kilogramm mehr als ausreichend.

So ganz konventionell ist der 158 PS (116 kW) liefernde Verbrennungsmotor freilich nicht. Er ist von Kopf bis Fuß auf Effizienz getrimmt und nutzt dafür alle Kniffe. Dazu gehört ein variabler Hubraum, damit er je nach Motorlast immer optimale Leistung bei hohem Wirkungsgrad erzielt. Hierfür verändert ein Aktuator die Länge des Kolbenhubs. Bei kleiner Anforderung läuft die Maschine mit maximaler Verdichtung, wird viel Strom benötigt, sinkt das Verdichtungsverhältnis auf den unteren Grenzwert. Immer aber versorgt der Verbrenner ausschließlich die beiden Elektromotoren direkt oder speichert sie Energie in einer Pufferbatterie mit 2,1 kWh Kapazität.

Die erlaubt bei gutem Füllstand sogar rein elektrisches Fahren über einige 100 Meter. Deshalb hat der X-Trail auch alle Features eines Elektroautos bekommen, so etwa das akustische Warnsignal beim Rangieren. Auch das Fahren im E-Pedal-Modus ist möglich. Dann rekuperiert das System mit maximaler Kraft und erlaubt es, den Nissan bei vorausschauender Fahrweise ohne Bremse zu bewegen. Nur eine Ladebuchse findet sich nicht an der Karosserie – getankt wird, wie wir es alle noch kennen, an der Zapfsäule für Superbenzin.

Die Kraftentfaltung des Antriebsstrangs mit einer Systemleistung von 157 kW (214 PS) ist angenehm. Immerhin 525 Newtonmeter Drehmoment Spitze liefert das Motorenduo, das reicht für eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in sieben Sekunden und 180 km/h Höchstgeschwindigkeit. So leise wie ein Stromer ist der elektrische X-Trail jedoch nicht. Der Dreizylinder startet zwar ruckfrei, ist aber deutlich zu hören. Vor allem dann, wenn viel Leistung gefordert wird, dreht er hoch und erinnert dabei an einen Verbrenner mit stufenlosem Getriebe. Aber wohlgemerkt, eine mechanische Verbindung zwischen dem Dreizylinder und den Rädern gibt es nicht.

Der Wille zum Sparen bleibt nicht erfolglos. 6,3 Liter Konsum gibt die WLTP-Norm an, bei unseren Fahrten pendelte sich der Durchschnitt bei 6,7 Liter Benzin auf 100 Kilometer ein, was bei einem Tankinhalt von 55 Liter erstaunliche Reichweiten für einen Benziner ergibt. Bei der Fahrt zur Zapfsäule fällt zudem der deckellose Einfüllstutzen auf, der den Vorgang

---

zu einer sauberen und komfortablen Sache sowie Fehlbetankungen unmöglich macht.

Der Innenraum wirkt frisch und aufgeräumt. Auf Wunsch gibt es ein zweifarbiges Design und vor allem einfach bedienbare Drehschalter und Tasten. An Ablagen mangelt es ebenfalls nicht, das Raumangebot ist auf allen Plätzen sehr ordentlich. Wer den X-Trail als Siebensitzer ordert, bezahlt für die beiden Klappstühle im Heck 800 Euro Aufpreis und sollte den Hinweis des Herstellers beachten, dass diese für Passagiere mit einer Körpergröße von maximal 1,6 Meter gedacht sind. Der Kofferraum lässt sich leicht beladen, 575 bis 1396 Liter passen hinein. Die Heckklappe öffnet und schließt in der hochwertigen Ausstattungsversion Tekna elektrisch.

Die Modellbezeichnung e-Power e-4orce ist weniger gelungen als das Gesamtkonzept des elektrischen X-Trail. Er zeigt sich weitgehend alltagstauglich und macht auch auf der Langstrecke in den Urlaub nicht schlapp. Zwar bilden sich bisweilen auch an konventionellen Zapfsäulen während der Reisezeit kleine Staus, aber hängt die Zapfpistole erstmal im Stutzen, ist die Pause schon fast beendet (während sie bei gängigen Elektroantrieben erst so richtig anfängt). Der nächste Stopp aus versorgungstechnischen Gründen liegt bei Nissans e-Power ungefähr 800 Kilometer in der Ferne. (Michael Kirchberger/cen)

#### Daten Nissan X-Trail e-Power e-4orce

Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 1,84 (2,07 mit Außenspiegeln) x 1,72

Radstand (m): 2,71

Antrieb: R3-Benziner, 1477–1497 ccm, zwei E-Motoren, AWD

Leistung Verbrenner: 116 kW / 158 PS

Leistung E-Motor (Front): 150 kW / 204 PS

Leistung E-Motor (Heck): 100 kW / 136 PS

Systemleistung: 157 kW / 214 PS

Systemdrehmoment: 525 Nm bis 4100 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,3 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 141 g/km

Testverbrauch: 6,7 Liter

Batteriekapazität: 2,1 kWh

Leergewicht / Zuladung: min. 1994 kg / max. 541 kg

Kofferraumvolumen: 575–1396 Liter

Max. Anhängelast: 1800 kg

Basispreis: 44.400 Euro

Testwagenpreis: 52.730 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Nissan X-Trail e-Power e-4orce.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Nissan X-Trail e-Power e-4orce.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Nissan X-Trail e-Power e-4orce.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Nissan X-Trail e-Power e-4orce.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Nissan X-Trail e-Power e-4orce.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Nissan X-Trail e-Power e-4orce.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---



Nissan X-Trail e-Power e-4orce.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

---