
Praxistest Nissan Qashqai e-Power: Wenn aus Benzin Strom wird

Von Michael Kirchberger, cen

Nissan hat das Erfolgsmodell Qashqai sanft überarbeitet. Linien und Formen wurden leicht modifiziert, die wahre Revolution findet jedoch unter dem Blech statt. Wie bereits das SUV-Modell X-Trail bekommt der kleinere Bruder einen Elektromotor, den ein Verbrennungsmotor und eine Pufferbatterie mit Energie versorgen. Der Wagen führt sein eigenes Kraftwerk stets mit sich. Mit 41.360 Euro gelingt der Einstieg beim elektrifizierten Qashqai, dafür gibt es schon die höherwertig ausgestattete N-Connecta-Version, das von uns gefahrene Spitzenniveau Tekna+ steht mit 48.070 Euro in der Preisliste.

Weit öffnen sich die Pforten des Viertürers, das erleichtert den Einstieg wesentlich und auch an Abdeckungen am unteren Ende der Portale ist gedacht. Das hält die Einstiegsleiste sauber und verhindert verschmutzt Hosenbeine. Der Innenraum wirkt frisch und aufgeräumt. An Ablagen mangelt es ebenfalls nicht, das Raumangebot ist auf allen Plätzen sehr ordentlich, weder gehen die Köpfe noch die Knie der Fondpassagiere auf Tuchfühlung. Der Kofferraum lässt sich wegen der 77 Zentimeter hohen Ladekante nicht ganz so einfach befüllen, dafür passen 479 bis 1415 Liter Gepäck hinein. Die Zuladung geht mit rund 500 Kilogramm ebenfalls in Ordnung, nur die maximal erlaubte Anhängelast fällt mit 750 Kilogramm eher dürftig aus.

Vor allem aber gefällt das Bedienkonzept des Qashqai. Statt Slider und Schaltflächen finden sich ganz konventionelle Drehregler und Tasten, die zwar Digitalisierungsfans weniger ansprechen, aber allen jenen, die ihren Wagen einfach und vor allem sicher bedienen wollen, das Leben leichter machen.

Das passt zu den entspannenden Fahreigenschaften des Nissan. Er liegt gut auf der Straße und bietet mit seinem früh eingreifenden ESP immer genügend Sicherheitsreserven. Die Federungsabstimmung ist gelungen, mit den Zähnen klappert keiner an Bord, auch wenn eine Wegstrecke bewältigt werden muss, die den traurigen Zustand der Straßen in Deutschland in aller Offenheit vorträgt. Lob gibt es auch für eine Lenkung mit angenehmen Rückmeldungen, die fein und genau anspricht. Sie ist eher direkt ausgelegt, nur 2,5 Umdrehungen braucht das Volant von Anschlag zu Anschlag. Und was beim Lenken billig, ist beim Bremsen nur recht. Auch die Verzögerungsanlage spricht feinfühlig an und lässt sich punktgenau dosieren.

Der Verbrennungsmotor mit seinen 158 PS (116 kW) arbeitet hörbar, dreht auch je nach dem, wieviel Leistung der Elektriker an der Vorderachse verlangt, plötzlich hoch um den Strombedarf zu befriedigen. Wir kennen das von Motoren, die mit stufenlosen Getrieben gekoppelt sind. Was ans Motorbootfahren erinnert. Bei denen wird der Hebel auch nach vorne auf den Tisch gelegt, der Motor dreht hoch und der Capitano wartet nun, bis der Kahn sein Spitzentempo erreicht hat. Beim Qashqai bedeutet das 170 km/h und einen Sprintwert von 0 auf 100 km/h in 7,9 Sekunden.

Um immer im effizientesten Betriebszustand arbeiten zu können, hat der 1,5-Liter Benziner einen über flexiblen Kolbenhub variablen Hubraum. Maximale Verdichtung wird bei geringem Leistungsabruf eingestellt, bei hoher Last sinkt sie. Davon unabhängig hat der Quasi-Hybrid den typischen Auftritt eines Elektroautos. Stark im Antritt und sanft gleitend, wenn gewünscht, trägt diese Tugend ebenfalls zur Entspannung am Lenkrad bei. Hilfreich ist die E-Pedal-Einstellung, wenn der Qashqai mit bis zu 0,2 g allein durch das Loslassen des Pedals und die Rekuperation verzögert wird. Bis zum Stillstand geht das Spiel jedoch nicht, für den endgültigen Stopp wird der Tritt auf die Bremse verlangt.

Das alles hilft beim Sprintsparen. Den Nissan mit 5,3 Liter 100 Kilometer weit zu bewegen, ist keine Herausforderung. Eilige Fahrer bringen es abschnittsweise auf 6,2 Liter, Autobahnhatz wird mit fast acht Litern bestraft. Wer sich zügelt, kommt mit einer Tankfüllung von 55 Liter fast 1000 Kilometer weit. Lobend erwähnt werden muss der

automatische Tankdeckel, der selbständig öffnet und die Finger so sauberer hält.

Mit seiner fürstlichen Ausstattung, einem hochwertigen Infotainmentsystem, zahlreichen Assistenten und mancherlei anderen Nettigkeiten ist die Tekna+-Variante kaum zu überbieten. Alles ist an Bord, nur dickere Reifen und Metallic- oder Zweifarblackierung kosten 600 bis 1450 Euro Aufpreis. Und wer an dieser Stelle sparen will, wird an Henry Ford denken: Es gibt alle Farben ohne Aufpreis, solange sie rot sind. (cen/mk)

Daten Nissan Qashqai e-Power

Länge x Breite x Höhe (m): 4,43 x 1,84 (2,08 mit Außenspiegeln) x 1,63

Radstand (m): 2,67

Antrieb: R3-Benziner, 1477–1497 ccm, Turbo, E-Motor, FWD

Leistung: 140 kW / 190 PS Verbrenner: 116 kW / 158 PS

Leistung E-Motor (Front): 140 kW / 190 PS

Systemdrehmoment: 330 Nm bei 2400 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,3 Liter

Testverbrauch: 5,7 Liter

CO₂-Emissionen: 120 g/km

Testverbrauch: 5.6 Liter

Batteriekapazität: 2,1 kWh

Leergewicht / Zuladung: min. 1699 kg / max. 481 kg

Kofferraumvolumen: 479–1415 Liter

Max. Anhängelast: 750 kg

Basispreis: 41.560 Euro

Testwagenpreis: 48.670 Euro

Bilder zum Artikel



Nissan Qashqai e-Power.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Nissan Qashqai e-Power.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Nissan Qashqai e-Power.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Nissan Qashqai e-Power.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Nissan Qashqai e-Power.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Nissan Qashqai e-Power.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Nissan Qashqai e-Power.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan Qashqai e-Power.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan
