

Fahrbericht Nissan X-Trail 1.6 dCi Acenta: Gemischte Gefühle

Von Jens Riedel

Zugegeben, er war etwas in die Jahre gekommen, aber das klare Designbekenntnis des Vorgängers werden viele seiner Fans sicher vermissen: Aus dem Geländewagen X-Trail hat Nissan nun ein SUV gemacht, das vom äußeren Auftritt erst einmal gemischte Gefühle weckt und weit weniger heraussticht als der schnörkellos gezeichnete Vorgänger. Auffällig sieht anders aus. Dennoch dürften nun andere nun genau deshalb erstmals überhaupt einen ernsthaften Blick auf den X-Trail riskieren.

Nissan hat das Modell einer Radikalkur unterzogen und komplett neu gestaltet. Die Verwandtschaft zum ebenfalls erneuerten Qashqai ist nicht zu übersehen – und gewollt. So löst der X-Trail in siebensitziger Konfiguration den nicht mehr angebotenen Qashqai +2 ab. Die Annäherung gilt nicht nur für die Karosserie, sondern auch für das Interieur. Vieles im Midsize-SUV ist aus dem kompakten Crossover bekannt. Es geht innen eher gediegen zu, das wirft dafür bei der Bedienung kaum Fragen auf.

Trotz der per se höheren Sitzposition nimmt der Fahrer subjektiv auf niedrigem Gestühl Platz. Dieses Gefühl rührt von der hohen Schulterline der Fahrgastzelle und den relativ schmalen Fenster. So wirkt der X-Trail doch ein wenig unübersichtlich und es wundert kaum noch, dass hinter der mächtigen A-Säule in Kurven auch schon einmal ein entgegenkommender Van für den Bruchteil einer Sekunde komplett aus dem Sichtfeld verschwindet. Ebenso steht die D-Säule beim Blick nach schräg hinten im Weg. Aber zum Glück gibt es bei Nissan den „Around View Monitor“ (1250 Euro) mit 360-Grad-Kamera und Draufsicht.

Wer noch 750 Euro mehr ausgibt, bekommt das so genannte „Safety Shield 360 Grad“ mit intelligenter Einparkautomatik, Bewegungserkennung und Toter-Winkel-Assistent. Letzterer leuchtet auch innen und nicht nur außen im Spiegel auf und warnt bei gesetztem Blinker durch erhöhte Helligkeit sowie einen zusätzlichen Ton noch einmal

besonders intensiv. Auch ohne eines der beiden Extrapakete bringt die mittlere Ausstattung Acenta serienmäßig die City-Notbremsfunktion, eine Geschwindigkeitsregelanlage und einen Spurhalteassistenten mit. Lob verdient hier besonders die ebenso zuverlässig wie schnell arbeitende kameragestützte Verkehrszeichenerkennung. Zu den Annehmlichkeiten gehört auch die automatisch arbeitende elektronische Feststellbremse.

Zu den weiteren Freuden am X-Trail gehören auch die ergonomisch perfekt passende Armlehne in der Tür und die für 0,7-Liter-Flaschen ausgelegten Getränkehalter in der Mittelkonsole, in denen die großen Flaschen dann leider beim Schalten etwas hinderlich sind. Die Fondplätze bieten großzügige Beinfreiheit, so dass ihre Verschiebbarkeit auch bei der Mitnahme von Personen tatsächlich genutzt werden kann, um mehr Platz für das Gepäck zu schaffen. Hier kann Generation drei dem fast schon gigantisch ausgelegtem Vorgänger mit 550 Litern nicht ganz das Wasser reichen, aber knapp 1990 Liter Maximalvolumen bei umgelegten Rücksitzen sollten in aller Regel für so gut wie alle Alltagsanforderungen reichen. Leider sitzt der Heckklappengriff nicht da, wo man ihn erweitert: Automatisch langt die Hand unter die Chromleiste unter dem Nummernschild und ins Leere. Die gesuchte Stelle liegt viel weiter unten und knapp über dem Stoßfänger. Ein im doppelten Sinne des Wortes Fehlgriff der Konstrukteure.

Nissan offeriert den X-Trail vorerst ausschließlich als 1.6 dCi mit 96 kW / 130 PS und wahlweise Frontantrieb, Allrad und Automatik. Niedrige Drehzahlen schätzt der 1,6-Liter-Diesel nicht. Unterhalb von 1600 Umdrehungen in der Minute mahnt die Schaltempfehlungsanzeige immer wieder zum Runterschalten – auch wenn der Motor nicht den Eindruck macht, als wenn dieses unbedingt nötig wäre. Ab 2000 Touren entwickelt der Motor dann aber spürbar Drehfreude. So beginnt der rote Bereich des Drehzahlmessers im Gegensatz zu vielen anderen Dieselmotoren hier auch erst bei 5000 U/min. Unterhalb von 85 km/h steht der sechste Gang dann auch nicht beschwerdefrei zur Verfügung, dafür gibt es dann aber oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit noch ausreichend Durchzug und am Ende knapp über 200 km/h auf dem Tacho.

Bei der 2WD-Version lässt hin und wieder beim Anfahren die Traktion ein wenig zu wünschen übrig. Ansonsten darf sich der X-Trail-Fahrer auf ein spürbar und verlässlich eingreifendes ESP verlassen. Das Fahrwerk bleibt auf der Autobahn auch bei Höchstgeschwindigkeit weitgehend ruhig und stabil. Dazu kommt ein unter realen Bedingungen akzeptabler Verbrauch. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit reicht eine Tankfüllung für fast 1000 Kilometer. Unser Durchschnittswert pendelte sich bei um die 6,5 Liter ein. (ampnet/jri)

Daten Nissan X-Trail 1.6 dCi Acenta

Länge x Breite x Höhe (m): 4,64 x 1,82 x 1,71

Radstand (m): 2,71

Motor: R4, Turbodiesel, 1598 ccm

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

Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h

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

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,9 Liter

Effizienzklasse: A

CO₂-Emissionen: 129 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: min. 1575 kg / max. 635 kg

Kofferraumvolumen: 550 - 1982 Liter

Reifen: 225/65/R17 bis 225/55/R19

Max. Anhängelast: 2000 kg

Wendekreis: 11,2 m

Basispreis: 29 750 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.
