



links: Weltmeisterlich: Der neue Nissan X-Trail überzeugt in allen Belangen. oben: Beim Siebenplätzer gibt es genügend Platz für das Gepäck und bei umgeklappter Sitzreihe auch für zusätzliche Passagiere.

Bilder Ruedi Gubser

Verdiente Gault-Millau-Punkte

Nissan hat mit dem X-Trail ein neues Menü auf der Speisekarte. Es ist ganz etwas Spezielles

Von Ruedi Gubser

Das Auge isst mit, heisst es im Volksmund. Wie gut einem die Speisen schmecken, hängt nicht nur vom Bauchgefühl ab, auch optisch müssen sie passen. Das verhält sich beim Autokauf gleich. Das Auge fährt mit – und ist hier manchmal entscheidender als das Bauchgefühl, das bei der Wahl des Autos eher zum Kopfgefühl wird. Beim neuen Nissan X-Trail sind alle Gefühle positiv. Auf den ersten Blick gefällt das Äussere des SUV. Der X-Trail verfolgt eine eigene Linie, die im seitlichen Profil und Richtung Heck gelungen ist und schön daherkommt. Der grosse X-Trail wird dadurch elegant. Er ist auch etwas kürzer als sein Vorgänger und passt mit seiner Breite (1,84 Meter) auch gut in die für die heutigen Autos oft zu engen Parkfelder.

Sehr gut verarbeitet

Auch innen überzeugt der neue X-Trail. Einige dürften es als «old school», also klassisch, nostalgisch, veraltet bezeichnen, aber die Drehknöpfe für Temperatur- und Lautstärkeregler sind halt immer noch am einfachsten zu handhaben. Und sie können bedient werden, ohne dass die Aufmerksamkeit auf den Strassenverkehr darunter leidet. Diese ist beim Tasten drücken oder mit Touch-Screen nicht mehr immer gewährleistet. Das Cockpit des X-Trail gefällt mit hochwertigen Materialien und sehr guter Verarbeitung. Hier muss sich Nissan vor keiner anderen Marke verstecken. Ein Radstand von 2,70 Metern sorgt für gute

Platzverhältnisse. In der zweiten Reihe überzeugt die Beinfreiheit, auch dank einer um bis zu 22 Zentimeter verschiebbaren Rückbank. Ausser wie innen komme ich zum gleichen Urteil: Die ersten zwei oder drei Gänge des Nissan X-Trail-Menüs haben mir ausgezeichnet geschmeckt.

Wie der Dynamo beim Fahren

Speziell beim neuen X-Trail von Nissan – und damit klar der Hauptgang – sind das Antriebssystem und der Motor. Bei den Aggregaten stehen die Zeichen auf Abschied von den Brennern. Nissan will ab 2030 nur noch elektrifizierte Autos verkaufen. Und so wurde dem neuen X-Trail kein Diesel mehr eingepflanzt. Ein spezieller Hybrid-Antrieb namens e-Power soll den Dieselmotor überflüssig machen. Was ist dieses e-Power-System? Diese Frage taucht nicht nur bei mir als Testfahrer auf, sondern auch bei den Leuten, die auf den SUV aus dem Hause Nissan aufmerksam geworden sind. «Aha, Nissan hat nun auch ein E-Auto in dieser Grössenordnung», tönt es allenthalben. Naja, ein E-Auto ist der X-Trail nicht wirklich. Von einem Hybrid kann auch nicht unbedingt gesprochen werden. Allenfalls wäre es ein Hybrid der besonderen Art. Der Benzinmotor dient ausschliesslich der Stromerzeugung, während das E-Aggregat oder wie beim im Test gefahrenen Allrad-Modell die zwei Aggregate (vorne und hinten) stets die Räder antreibt. Dieses Generatorenprinzip funktioniert ein



Der X-Trail verfolgt eine eigene Linie, die im seitlichen Profil und Richtung Heck gelungen ist und schön daherkommt.

wenig wie einst der Dynamo beim Fahren.

Keine Reichweitenangst

Das alles tönt kompliziert – und ist es technisch auch. Beim Fahren ist von der komplexen Technik wenig zu spüren: Flüsterleise gleiten wir dahin. Dank kleiner Pufferbatterie fährt der X-Trail wenige Kilometer rein elektrisch. Ist der Akkustand schwach oder wird mehr Power gefordert, schaltet sich fast unbemerkt der Benzinmotor hinzu. Der Clou: Der Benzinmotor läuft mit möglichst konstanter Drehzahl und arbeitet weitgehend im optimalen Drehzahlbereich, was der Effizienz zugutekommt. Der durchschnittliche Benzin-

verbrauch liegt bei knapp über sechs Litern auf 100 Kilometer. Das sind dieselähnliche Werte. Aber wer spricht denn hier von Diesel?

Vielleicht all jene, die sich mit der (noch) beschränkten Reichweite von Elektro-Autos oder Ladekabeln schwer tun. Das System von Nissan ist zugegebenermassen ein bisschen ums Eck gedacht, macht aber durchaus Sinn. Es schaltet nämlich die grösste Sorge der Elektroskeptiker aus: die Reichweitenangst. Das Konzept soll eine Brücke in die Ära der Elektromobilität sein – mit dem Besten aus beiden Welten: Elektro-Fahrgefühl, stufenlose Beschleunigung, aber eben kein langes Laden, dafür schnelles

Benzin tanken und maximale Unabhängigkeit.

Und, nicht unerheblich: Mit dem X-Trail ist man beinahe luxuriös unterwegs. Wie bereits erwähnt, ist der Verbrennungsmotor sehr leise. Das Auto ist komfortabel ausgestattet – man sitzt sehr bequem, das Interieur ist hochwertig – und man kommt auch in den Bergen bei rutschiger Fahrbahn und Schnee dank dem Allrad nie an seine Grenzen.

Das Menü Nissan X-Trail hat «gemundet», um es kulinarisch auszudrücken. Nach meiner Ansicht hat es sogar Gault-Millau-Punkte verdient. Eines ist jedoch sicher: Wer einen X-Trail mit E-Power kauft, wird keine Bauchschmerzen bekommen.

Test-Fahrzeugdaten

Marke: Nissan
 Modell: X-Trail 1,5 VC-T e4orce
 Motor/Antrieb: 3-Zylinder-Turbobenziner plus Elektromotor an Vorder- und Hinterachse, Systemleistung von 214 PS
 Antrieb: Allradantrieb
 Türen/Sitzplätze: 5/7
 Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h
 Leergewicht: 1961 kg
 Kofferraumvolumen: 177 bis 1396 Liter
 Masse: Länge 4,68 m/Breite 1,84 m/Höhe 1,72 m
 Preis Testfahrzeug: Fr. 58 990.–

INSERAT



Der neue Nissan X-Trail

e-POWER

Elektrisierende Abenteuer – jetzt unplugged.



Jetzt Probe fahren

AUTO NART AG,
ENNENDA

055 640 29 40

nart.ch

Nissan X-Trail N-Connecta 1.5 VC-T e-POWER, Systemleistung: 204 PS (150 kW), Treibstoffverbrauch kombiniert: 6.1 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 139 g/km, CO₂-Emissionen aus Treibstoffbereitstellung: 32 g/km, Energieeffizienz-Kategorie: C. Fahrweise, Strassen- und Verkehrsverhältnisse, Umwelteinflüsse und Fahrzeugzustand können die Verbrauchswerte und die Reichweite beeinflussen.

