



Nissan X-Trail (2007 - 2014)

In het spoor van ...

Autotest | Nissan konnte es nicht glauben. Als sie den ersten X-Trail auf den Markt gebracht hatten, wurde der Wagen viel öfter verkauft, als sich der Hersteller je hätte träumen lassen. Damit der Nachfolger genauso so viel Erfolg hat, hat Nissan gut auf die Kunden gehört. Die starken Punkte sind beibehalten worden, und wo das möglich war, wurde das Auto verbessert. Kann der neue X-Trail in der Spur seines Vorgängers fahren?

Laut Untersuchungen von Nissan werden 30 % der X-Trails dazu benutzt, um ins Gelände zu fahren. 25 % werden als Zugmaschine benutzt. 75 % von allen Kunden wählen den X-Trail wegen seiner Geräumigkeit.

Die Geräumigkeit

Fast alle Käufer sind mit das Aussehen zufrieden, deshalb wurde daran kaum etwas geändert. Zumindest scheint es so. Nur wenn der neue X-Trail neben seinem Vorgänger geparkt wird, ist gut zu sehen, dass der Neuling gut gewachsen ist (175 mm größer, 10 mm höher, 20 mm breiter). Das Aussehen wurde nur in Details angepasst. Neu und erneuernd sind die (optionalen) Dachgeländer, in welche Suchleuchten eingebaut sind.



Originell und ganz praktisch ist der Ladeboden mit einstellbaren Wänden. So kann zum Beispiel eine tiefe Lade unter dem Ladeboden platziert werden, um zerbrechliches Gepäck vom übrigen zu trennen. Der Kofferraumboden wurde aus einem leicht zu reinigenden Material gefertigt, so dass zum Beispiel ein schmutziges Mountainbike sorglos transportiert werden kann.

Die 75 % der Käufer, die den X-Trail wegen seiner Geräumigkeit kaufen, werden die Anpassungen zu schätzen wissen. Auch von anderen SUVs weiß sich der X-Trail dank des enormen (1.773 Liter) und flexibel einteilbaren Kofferraums positiv zu unterscheiden.

Die Ausrüstung

Das Interieur ist, ganz in der Linie des neuen Nissan, modern und streng in der Formgebung. Die Ausrüstung ist komplett und vor allem ganz modern. Ein (mäßig klingendes) Audiosystem mit MP3-Kompatibilität, (gut funktionierender) Kupplung für Bluetooth-Telefone, schlüsselfreier Zugang, ein Navigationssystem (das um den Stau herum plant), und eine Rückwärtskamera gehören zu den Möglichkeiten.



Der X-Trail bietet vorne und hinten genügend Platz. Der Fahrer sitzt hoch und blickt über eine enorme Motorhaube. Das gibt wie von selbst das mächtige Gefühl, das SUV-Fahren für viele so verlockend macht. Der obere Rand der Scheinwerfer schaut über die Motorhaube hinaus und dient als Orientierungspunkt beim Manövrieren.

Die Motoren

Der neue X-Trail ist mit zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren lieferbar. Der 2,0-Liter-Benzinmotor ist auch für den Qashqai verfügbar, der 2,5-Liter-Benzinmotor ist eine verbesserte Version des bisherigen X-Trail-Motors. Beide Dieselmotoren sind

2,0 Liter und liefern, abhängig von der Ausführung, 150 oder 173 PS. Ein Rußfilter gehört zum Standard.

Der starke Dieselmotor ist äußerst angenehm. Damit ist der X-Trail flott und hat immer eine angenehme Leistungsreserve verfügbar. Unabhängig vom gewählten Motor ist der X-Trail ruhig.



Die Automatik ist keine Empfehlung: Sie fühlt sich für den Fahrer nicht gut an und kann bei Steigungen oder hangabwärts holprig schalten. Außerdem lenkt sich das getestete Auto mit Automatik besonders leicht und fast gefühllos. Die handgeschaltete Variante hat, dank der etwas günstigeren Gewichtsverteilung und Einstellung, eine bedeutend angenehmere Straßenlage.

Die Straßenlage des X-Trail ist durchschnittlich für ein solches Auto. In extremen Fälle rutscht der X-Trail über die Vorderreifen weg ("Untersteuern"), wobei das Elektronische Stabilitätsprogramm spät und wenig effektiv eingreift. Die Bremsen sind gut.

Damit Steigungen und Gefälle einfacher werden, sind "Downhill Drive Support" (DDS) und "Uphill Start Support" (USS) verfügbar. Das eine System hält eine niedrige Geschwindigkeit bei, damit sicher abwärts gefahren werden kann, das andere System verhindert, dass das Auto beim Beschleunigen am Hang rückwärts rollt. Nicht nur im Gelände, sondern vor allem mit

einem schweren Anhänger (maximal 2.200 kg) sind das sinnvolle Vorkehrungen.



Im Gelände

Der X-Trail ist nicht als zähes Geländefahrzeug gedacht, um durch die Wüste zu fahren oder den Dschungel zu bezwingen. Aber der Wagen ist tatsächlich geländetauglich. Der Allradantrieb ist nach Wahl abschaltbar (für sparsames Fahren), automatisch zuschaltbar oder grundsätzlich einschaltbar ("lock").

Mit diesem Hilfsmittel klettert, kriecht und pflügt der X-Trail sich tapfer einen Weg durchs Gelände. Technische Tests macht er ohne Mühe: steile Hänge (der Anlaufwinkel ist 29 Grad, Ablaufwinkel 23 Grad) und Wasserbecken (35 cm Tiefe, Bodenfreiheit 200 mm) sind kein Problem.

Aber außerhalb der von Nissan präparierten Testbahn fällt auf, dass das Auto wegen der leichten Steuerung und des sanften Fahrgestells nur mäßig mit dem Fahrer kommuniziert. Das bringt auf öffentlichen Straßen viel Komfort, aber im Gelände wird es schwierig, alles herauszuholen, was im Auto steckt. Vor allem in dickem Schlamm macht der X-Trail, was er verspricht: Das Auto gleitet regelmäßig haltlos in die tiefen Spuren von anderen Autos und folgt diesen.



Fazit

Kann der neue Nissan X-Trail in der Spur seines Vorgängers fahren? Sicherlich! Der neue X-Trail ist in jeder Hinsicht besser als der alte. Das heißt aber nicht, dass der X-Trail das beste SUV in seinem Segment ist. Der X-Trail weiß sich im Gelände zu helfen, ist aber absolut kein unbesiegbare Geländewagen. Statt dessen liegt Nissan jetzt das Akzent dahin, was die Käufer gerne sehen: Luxus, Komfort und sehr viel Raum. ■

