
Der elektrische X-Trail: Zapfsäule statt Ladesäule

Nissan hält sich den Rücken frei. Der japanische Hersteller kann die vierte Generation seines SUV-Geländewagen-Crossovers Nissan X-Trail als „nächste Runde der elektrischen Produktoffensive“ feiern. Denn die beiden elektrischen Achsen des Allradantriebs beziehen ihren Strom aus der Lithiumionen-Batterie über einen Generator, angetrieben von einem 1,5-Liter-Benziner. Außerdem bietet die Marke auch einen ganz konventionellen Turbobenziner, immerhin einen Mild-Hybrid. Die Preise beginnen bei 35.500 Euro.

Solch ein Antriebssystem kennen wir unter dem Namen „Range-extender“ noch aus dem ersten Opel Ampera und aus dem Supersportwagen BMW i8 mit seinen optischen Qualitäten. Die Idee: Der Benzinler arbeitet im Bereich seiner besten Effizienz. So entsteht über die eine oder beiden elektrischen Antriebsachsen das ruhige und kraftvolle elektrische Fahren und am Ende des Tages ein Durchschnittsverbrauch, die manchen Plug-in-Hybrid ins Abseits stellt. Dabei kann der X-Trail Ladesäulen meiden. Er hat ja sein Kraftwerk dabei. Aber er fährt nur emissionsfrei, solange die Batteriefüllung das zulässt. Sonst muss der Motor wieder ran, meist ein hubraumschwacher wie beim Ampera oder i8.

Die Antriebskonstellation der neuen CMF-C-Plattform der Allianz aus Renault, Nissan und Mitsubishi bringt neben dem in Summe nicht ungünstigen Verbrauch und der Möglichkeit, Strecken emissionsfrei elektrisch zurückzulegen, auch handfest Vorteile. Der X-Trail hat so als einziger Vertreter seiner Klasse Platz für bis zu sieben Passagiere. Der Fünf- und der Siebensitzer demonstrieren mit ihrer Größe und ihrem muskulösen Design ihren Nutzwert und den optionalen Allradantrieb. Nissan Designelemente wie das scheinbar schwebende Dach und den V-Motion-Kühlergrill. Die Front prägen markante Matrix-Scheinwerfer mit integrierten Tagfahrleuchten. In der Seitenansicht unterstreichen muskulöse Radkästen die Präsenz auf der Straße. Die Form der C-Säule bringt Spannung ins Heck. Die geteilten, bis in die Fahrzeugseite reichenden Rückleuchten betonen die Fahrzeugbreite.

Wenn die beiden hinteren Sitze nicht benutzt werden, gehört der X-Trail mit einem Kofferraumvolumen von insgesamt 585 Litern beim Fünfsitzer zu den Spitzenreitern seiner Klasse. Eine elektrisch öffnende Heckklappe gibt den Weg in den Kofferraum frei. In der fünfsitzigen Version schafft das modulare Verstauesystem Flexi-Board Ordnung.

Nissan hat beim Innenraum Augenmerk auf die Ergonomie und Haptik der Schalter und Knöpfe gelegt. Der X-Trail verfügt unter anderem über einfache und intuitiv bedienbare Steuerelemente für Heizung und Klimaanlage, auch der zentrale Bedienscreen wartet mit Tasten für Audio und Navigation auf. Die schwebende Mittelkonsole beherbergt unter anderem E-Shifter, Fahrmodus-Wahlschalter, zwei Getränkehalter sowie eine induktive Smartphone-Ladeschale. „Der X-Trail bietet eine Smartphone-Integration, einen WLAN-Hotspot für bis zu sieben Endgeräte sowie die Nissan-Connect-Services.

Als zentrales Bedienelement dient das 12,3 Zoll-Display, das Navigation, Unterhaltung und Fahrzeugeinstellungen steuert. Daneben liefert ein 12,3-Zoll-TFT-Multi-Informationsbildschirm ergänzende Inhalte. Komplettiert werden die Anzeigen von einem i Head-up-Display (HUD), das mit 10,8 Zoll die größte Bildschirmdiagonale in diesem Segment aufweist.

Als zweites Nissan-Modell in Europa fährt der X-Trail auf Wunsch mit e-Power vor. Das aktuell exklusiv von Nissan angebotene Antriebssystem besteht aus einer Hochleistungsbatterie und einem integrierten Antriebsstrang, der einen 116 kW (158 PS) starken 1,5-Liter-Turbobenziner mit variablem Verdichtungsverhältnis, einen Stromgenerator, einen Wechselrichter und einen 150-kW-Elektromotor im Heck umfasst. Der Benzinmotor wird ausschließlich zur Stromerzeugung genutzt, während das E-

Aggregat die Räder antreibt.

Im Unterschied zu manchen Hybridfahrzeugen bewegt sich die Drehzahl des Benziners beim X-Trail e-Power im Einklang mit der Geschwindigkeit. Die Ingenieure haben hierfür ein System namens „Linear Tune“ entwickelt. Es regelt und erhöht die Drehzahl des 1,5-Liter-Motors schrittweise, um den Energiebedarf beim Beschleunigen zu decken. Dadurch entwickeln sich Leistung und Sound in ähnlicher Weise.

Im neuen X-Trail kommt auch erstmals das speziell auf elektrifizierte Antriebe abgestimmte „e-4ORCE“-Allradsystem zum Einsatz. Das System entwickelt dank eines zusätzlichen 100-kW-Elektromotors an der Hinterachse eine Gesamtleistung von 157 kW (213 PS) und beschleunigt damit in sieben Sekunden von null auf 100 km/h. Es optimiert nicht nur das Drehmoment vorn und hinten, sondern steuert auch die Bremsen aller vier Räder unabhängig voneinander. Das Ergebnis ist ein Kurvenverhalten, das den Intentionen des Fahrers genau entspricht.

Als Alternative zum e-Power-Antrieb offeriert Nissan einen traditionellen Turbobenziner mit variablem Verdichtungsverhältnis. Aus 1,5 Litern Hubraum entwickelt der Vierzylinder 120 kW (163 PS) und 300 Newtonmeter (Nm) Drehmoment. Das stufenlose Xtronic Getriebe schickt die Kraft stets an die Vorderräder. Der Antriebsstrang ist serienmäßig mit der 12-Volt-Mildhybrid-Technik kombiniert.

Viele Daten liegen zur Zeit noch nicht vor. So viel ist klar: Der Fünfsitzer Nissan X-Trail e-Power 2WD bringt es an der Vorderachse auf 150 kW/204 PS, schafft den Sprint von 0 auf 100 km/h in acht Sekunden und braucht nach WLTP zwischen 5,8 und 6,2 Litern auf 100 km, was 131 bis 141 Gramm CO₂ pro km entspricht. Der Turbobenziner schafft die 200 km/h, braucht 9,6 Sekunden bis Tempo 100 und verbraucht als Siebensitzer zwischen 7,2 und 7,6 Liter auf 100 km. Der e-Power Allradler „e-4orce 4WD“ schafft – ebenfalls als Siebensitzer – die 100 km/h in 7,2 Sekunden, erreicht 180 km/h und braucht dann im Schnitt zwischen 7,1 und 7,5 Liter auf 100 km, entsprechend 164 bis 173 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Das sind Werte, die in der Zwei-Tonnen-SUV-Klasse auch für einen modernen Diesel nicht unerreichbar sind. Der neue X-Trail bietet sich damit für alle an, die das „e“ im Typenschild zu würdigen wissen und auch für die andere Fraktion, die eher dem Verbrenner zuneigen und im Falle des X-Trail nun von einem Diesel träumen dürften.
(aum)

Bilder zum Artikel



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



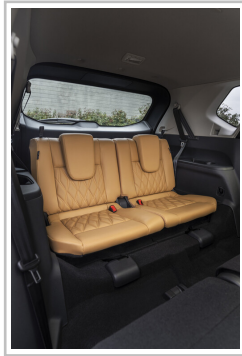
Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan X-Trail.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan
