

# An Profil gewonnen

**Trio der City-Cars |** Im B-Segment schickt Nissan mehrere Player ins Rennen: Micra, Juke und ab Herbst den neuen Note. Der Kompakte im Test.

— Kam die erste Generation des Note noch eher brav und rundlich daher, zeigt sich Nissans neuer Van in wesentlich ausdrucksstärkerem Design – zumal mit dem „Invitation Sport Paket“ (für den stärkeren der beiden Benziner), unter anderem inklusive Dachspoiler, 16-Zoll-Reifen und Seitenschutzleisten (840 Euro für Acenta/Tekna). Die Außenmaße haben sich dabei nur geringfügig verändert.

**Zwei Aggregate zum Auftakt |** Der Note, immer mit Start-Stopp ausgestattet, wird wahlweise von einem 80-PS-Benziner mit drei Zylindern angetrieben, bei dem ein manuelles Fünfganggetriebe durch die Schaltgassen führt. Voraussichtlich Anfang 2014 folgt außerdem eine 98-PS-Version, die optional auch mit CVT kombinierbar sein wird.

Auf der Seite der Selbstzünder bieten die Japaner einen Vierzylinder-Diesel mit 1,5 Litern Hubraum zum Einstiegspreis von 13.689 Euro, der theoretisch nur 3,6 Liter schluckt (95 g/km CO<sub>2</sub>). Preislich ordnet sich der Note zwischen seine Geschwister Micra und Juke ein. Mit Blick auf die Konkurrenz haben hier Ford Fiesta (5-Türer-Diesel ab 12.450 Euro) und VW Polo (Diesel/4 Türen, ab 13.462 Euro) dem Note eine Nasenlänge voraus.

**Stadt-Flitzer |** Wir starten eine erste Testfahrt mit dem 1,5-Liter-Aggregat. Beschleunigung und Straßenlage: in Ordnung. Die Lenkung ist eher weich, dafür die Federung umso sportlicher abgestimmt, was bei größeren Unebenheiten spürbar auffällt. Die 90 PS entfalten sich gleichmäßig über die fünf Gänge hinweg, bei höherem Tempo

wünscht man sich allerdings einen sechsten Gang. Bei maximal 179 km/h ist Schluss.

**Interieur |** Im schlichten Innenraum dominiert das Design der im Kreis angeordneten Klimabedienung unter dem Navi-Display. Die Steuerung der Funktionen gestaltet sich als problemlos, während man auf dem Fahrersitz komfortabel Platz findet, ohne den Seitenhalt zu verlieren. Die Sicht auf die Instrumente ist gut, die doppelte Visualisierung des Eco-Modes dagegen ein wenig übertrieben. Stauflächen sind im Note eher Mangelware.

325 bis 2.012 Liter passen hinein, je nach Position der (um 16 cm) verschiebbaren Fondbank (Tekna: Serie; Acenta: 420 Euro im Paket). Der Kofferraum mit Platz für ein Reparatur-Set im Unterboden ist unterteilbar. Praktisch: die bis zu 90 Grad öffnenden Hecktüren.

**Rundum sicher |** Besonders stolz ist Nissan auf das „Safety Shield“ inklusive sich selbstreinigender Kamera, eine Kombination aus Toter-Winkel-, Spurhalte-Assistent und System zur Erkennung beweglicher Objekte. Ebenso wie der Around View Monitor, der beim Parken eine 360-Grad-Rundumsicht auf das Display projiziert, sprechen die Helferlein sicher im Sinne eines aktiven Riskmanagements für den Einsatz im Fuhrpark. Allerdings profitiert man erst ab der Top-Ausstattung davon, sonst kosten die Extras im Paket 1.008 Euro (Acenta).

In der Basisversion fährt der Note mit Geschwindigkeitsregelanlage/-begrenzer vor. Erst bei Acenta kommen mitunter manuelle Klimaanlage, Radio, Bluetooth und höhenverstellbarer Fahrersitz dazu. Optional gibt es hier ein Infotainmentsystem (462 Euro).

**Fazit: solide |** Für Stadtfahrten eignet sich der Note, der im Oktober debütiert, bestens. In Sachen Spritzigkeit gibt es noch etwas Luft nach oben. Müsste man dem Note eine (Schul-)Note geben, dürfte er sich über ein „gut“ bis „befriedigend“ freuen. | S. Löw



Foto: Nissan



**Sportlicher Auftritt |** Das Design des Note wurde markanter, die für Europa eigenständige Frontpartie hat an Dynamik gewonnen

**„Squash-Linie“ |** Kreativität bewiesen die Designer bei der Namensgebung für die Seitenlinie

<b>1.2</b>	<b>ab 11.756 Euro</b>
R3/1.198 cm <sup>3</sup>   59 kW/80 PS   110 Nm/4.000 U/min 5-Gang   13,7 s   168 km/h   4,7 S   109 g/km	
<b>1.2 DIG-S<sup>1</sup></b>	<b>ab 14.529 Euro</b>
R3/1.198 cm <sup>3</sup>   72 kW/98 PS   147 Nm/4.400 U/min 5-Gang   11,7 s   181 km/h   4,3 S   99 g/km	
<b>1.5</b>	<b>ab 13.689 Euro</b>
R4/1.461 cm <sup>3</sup>   66 kW/90 PS   200 Nm/1.750 U/min 5-Gang   11,9 s   179 km/h   3,6 D   95 g/km	
4.100 x 1.695 x 1.530 mm   325 – 2.012 Liter	
Wartung: jährlich oder alle 20.000 km (Benziner) bzw. 30.000 km (Diesel)	
Ausstattungen: Visia   Acenta   Tecna	

<sup>1</sup> mit CVT: 12,2 s | 172 km/h | 5,2 S | 119 g/km; ab 15.790 Euro

**Ordentlich |** Das Interieur: übersichtlich; die Stauflächen hätten größer ausfallen können

