

l'essai du mois

NISSAN QASHQAI :

LE PIONNIER DES CROSSOVERS !



Il est le pionnier des crossovers depuis son lancement en 2006. Après une deuxième génération en 2014 et un restylage voici quelques mois, le Qashqai reçoit désormais une offre moteur inédite. Essai...

COUP DE CRAYON

Au fil des ans, le best-seller du constructeur japonais a su garder les atouts face à une concurrence des plus féroces. Le restylage apparu fin 2017 lui donne une stature accentuée par les optiques affûtées et des feux de jour en forme de boomerang, fidèles à la signature lumineuse de la marque. La calandre a été agrandie et héberge, en son V inversé, le logo volontairement démesuré. En effet, il abrite discrètement le radar anti-collision. Le boudier au design dynamique reçoit des éscopes agilentées de pièces satinées. Avec ses lignes homogènes (4,39 m), le Qashqai peut se reposer sur des jantes en alliage de 17" de série dès le deuxième niveau de finition. Admetti, la version d'entrée de gamme, Visia, doit se contenter de jantes en tôle de 16" agilentées d'énjoliveurs. En haut de tableau, nous avons droit à du 18" sur N-Connecta, voir 19" sur Tekna (ces deux versions représentant près de 90 % des ventes...). Le hayon s'ouvre sur une capacité de coffre de 430 litres, mais attention, il pourra être amputé de 30 litres si vous optez pour une roue de secours ou pour le système audio Bose. Sur le profil, un duo jône chromé court sur le pourtour des vitrages, fumés à l'arrière, et les barres de toit, argentées, sont de série dès le niveau N-Motion.

VIE À BORD

L'habitacle est bien agencé avec une planche de bord au design ordonné du plus bel effet. Nous apprécions la présence du toit panoramique sur nos versions d'essai. Le Qashqai offre un panel des dernières technologies de sécurité dès l'entrée de gamme avec la reconnaissance des panneaux, l'alerte de franchissement de ligne ou encore le freinage d'urgence avec détection piétons. Dès le cœur de gamme, on disposera de l'aide au maintien dans la voie, du détecteur d'angle mort, du système de détection de fatigue du conducteur ou encore du système de stationnement intelligent, pour des châteaux parfaits. À ce sujet, la vision 360°, affichée sur l'écran de 7 pouces, pourra également vous aider dans vos manœuvres grâce à 4 caméras disposées à l'avant, à l'arrière et sous les rétroviseurs. Côté équipement de confort, le nouveau système d'info-divertissement plus réactif NissanConnect est de série, sauf sur Visia. Ce pack offre la navigation TomTom Premium Traffic qui calcule rapidement un autre itinéraire en cas de perturbation, un affichage 3D des cartes, la téléphonie connectée ou encore l'application "navigation porte à porte" pour programmer un itinéraire à partir de son smartphone et l'envoyer directement au véhicule. Enfin, dans quelques semaines, la version

ProPILOT du Qashqai offrira une première approche, en série, sur les versions haut de gamme, de la conduite autonome.

SUR LA ROUTE

L'ensemble des moteurs est inédit afin de répondre à la norme Euro 6d-temp. En essence, le petit 4 cylindres 1,3 litre DIG-T est proposé en deux puissances, 140 et 160 ch. Ce dernier peut être accouplé à la boîte manuelle 6 vitesses ou à la transmission automatique double embrayage à 7 rapports. Nous avons apprécié la vitesse de passage des rapports et l'absence d'à-coup. Les retards sont très réactives en enfonceant l'accélérateur. Pour les inconditionnels du Diesel, là encore, le constructeur offre de l'inédit avec deux blocs DCI, en 115 et 150 ch. Le premier, avec ses 1,5 litre de cylindres pourra se manier soit avec la boîte manuelle 6 rapports soit et c'est une première, avec la boîte auto double embrayage 7 vitesses. Les 115 ch ont été suffisants mais l'atout majeur de cette nouvelle motorisation (110 ch auparavant) reste son faible grammage en rejet de CO₂, 105 g/km en boîte manuelle et 109 avec l'automatique. Ces deux versions rentrent donc dans les critères de la prime à la conversion qui est limitée, au moment de notre essai, à 122 g/km. Autre alternative sera le 1,7 dCi de 150 ch qui, lui, pourra disposer de la transmission intégrale avec boîte manuelle ou à variation continue CVT, un autre de nos essais. Ainsi équipée et malgré ses 1555 kg la plus lourde de la gamme, notre motrice s'est montrée agile et performante. La fluidité de l'évolution de la CVT Xtronic, la sécurité du 4x4 et le couple de 340 Nm sont à mettre au crédit de l'agrément de conduite et de la confiance Nissan Qashqai, de 24 650 € (Visia 140) à 40 900 € (Tekna 150 4x4).

Essai : Philippe Chéreau / Auto24