

Nouveau NISSAN Qashqai



Dès son lancement, le Qashqai a rencontré un vif succès. Pionnier du segment, ses ventes sont en constante progression. Les autres constructeurs n'ont pas tardé à réagir et à proposer, eux aussi, un crossover dans leur gamme. Aujourd'hui Nissan riposte avec la nouvelle génération afin de garder le leadership de la catégorie. Essai en Val d'Oise au départ de Roissy.

Pour perdurer ce succès, Nissan a revu entièrement sa copie mais, l'ADN Qashqai a été préservé. Pour ce nouvel opus, la face avant adopte désormais la nouvelle identité de la marque avec un logo enlancé par un « V » chromé. Plus large de 2 cm, son agressivité est assurée par des projecteurs élancés qui intègrent la signature lumineuse diurne, en forme de boomerang, judicieusement placée à l'extrémité de l'optique. La touche sportive est donnée par le spoiler de bas de bouclier surmonté de deux barrettes. Sur l'arrière, les feux aux traits fuyants débordent largement sur les ailes. Quant au coffre, il offre 430 litres (soit 20 de plus que son prédécesseur) et son seuil de chargement est plus bas. Son profil dynamique est rendu par une lon-

gueur accrue de 47 mm. Moins rondouillard, il s'étire désormais sur 4m38. La hauteur est abaissée de 15 mm sans incidence sur la hauteur sous pavillon.

Dans l'habitacle, on notera un équipement et un niveau de finition en hausse. Par exemple, Nissan s'est inspiré de la NASA pour confectionner les sièges. Pour l'ambiance nocturne, un éclairage orangé, sous forme de halo, est disposé autour de la commande de boîte. Juste au dessus, l'écran de 7" regroupe l'ensemble des services multimédias (GPS, Audio...). En face du conducteur, placée entre les deux gros compteurs, un autre écran, de 5", est très utile car il reprend les indications du GPS (évitant ainsi de trop quitter les yeux de la route), les indications de

consommation et l'affichage des panneaux de signalisation. Pour cela, une caméra fixe la route en permanence et affiche directement les panneaux de limitation de vitesse. Cela fonctionne à la seconde près et très utile en cas de doute sur une portion de route. Ce système est géré par le Nissan Safety Shield (bouclier de sécurité) qui regroupe aussi : Le freinage d'urgence, l'alerte de franchissement de ligne, la surveillance des angles morts, la détection des objets en mouvements, le passage automatique des feux de route / croisement ou encore l'alerte de perte de vigilance (après mémorisation de votre comportement au volant, une alerte vous informe en cas de fatigue probable). Ce système offre aussi le Park Assist (en série sur Tekna). Avec lui, fini les créneaux ratés. Actionnez le système et roulez au pas en double file. Dès qu'un espace libre est suffisant, l'auto vous l'indique. Il vous suffit alors de gérer uniquement l'accélérateur et le frein et de suivre l'évolution de la manœuvre sur l'écran, sans toucher au volant. Le Safety Shield fonctionne avec 4 caméras (avant, arrière et une sous chaque rétroviseur) et est disponible en série dès la finition Connect Edition, en option sur Visia et Acenta.

Pour l'équipement, l'entrée de gamme (Visia) offre, entre autre : Le contrôle de pression des pneus, le régulateur/limiteur, la clim' manuelle, le frein à main électrique, l'aide au démarrage en côte, les rétros dégivrants. L'Acenta ajoute les radars de stationnements, la clim' bi-zone, les phares et essuie glaces automatiques ou encore les jantes 17". En version Connect Edition (notre essai) vous aurez droit à l'ouverture et démarrage sans clé, le toit en verre ou encore la caméra de recul. La finition Tekna propose, en plus, les sièges en cuir chauffants, les phares led, les jantes de 19" et les barres de toit.

Pour notre première boucle d'essai, nous choisissons le moteur 1.6 dCi 130 ch accou-

plé à la nouvelle boîte automatique Xtronic (disponible aussi avec boîte manuelle). Contrairement aux boîtes classiques à variation continue celle-ci dispose d'un pseudo Kick-Down évitant ainsi le son de « moulinage » relatifs à ce type de transmission. La conduite est douce et agréable et les reprises peuvent être franches en cas de sollicitation. Pour la conso, nous réalisons un très beau 7 l / 100 km. L'autre diesel (1.5 l, 110 ch) reste au catalogue. Son évolution lui permet de rejeter 99 g/km de CO₂. Deuxième motorisation essayée, le 1.2 DIG-T essence de 115 ch, développé par Renault / Nissan. Selon la règle du downsizing, ce petit bloc turbo en donne plus que le 1.6 qu'il remplace. Accouplé à une boîte 6, sa consommation reste raisonnable malgré le poids moyen du SUV de 1440 Kg (-40 par rapport à l'ancien). Un autre bloc essence, 1.6 DIG-T, est attendu pour l'été. Il développera 150 ch. Le nouveau Qashqai est disponible en 2 et 4 roues motrices mais seul le moteur 1.6 dCi peut être compatible avec la transmission intégrale. Ce nouveau venu ne sera plus décliné en version 7 places, c'est le nouveau X-trail, qui assurera le relais. Un Qashqai sort de l'usine de Sunderland (Royaume-Uni) toute les 61 secondes... Gamme à partir de 21 490 € (1.2 Visia 4X2) à 34 540 € (1.6 dCi Tekna 4X4).

Texte / Photos © Thierry ANDRE

