

Nissan Qashqai

C'est toujours un succès

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 entre la Côte-d'Or et le Morvan au départ de Dijon.

Au fil des ans, le best-seller du constructeur japonais a su garder ses 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 face avant, robuste, se distingue également par de grosses nervures sur le capot. Elles se prolongent jusqu'à la calandre. Celle-ci a été agrandie et héberge, en son V chromé, le logo volontairement démesuré. En effet, il abrite discrètement le radar anti-collision. Le bouclier au design dynamique reçoit des écopes agrémentées de pièces satinées (en versions supérieures). 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 Acenta. La version d'entrée de gamme, Visia, doit se contenter de jantes en tôle de 16" agrémentées d'enjoliveurs, elle constitue le prix d'appel du crossover. En haut de tableau, nous avons droit à du 18" sur N-Connecta, voir 19" sur Tekna (ces deux ver-

sions représentent 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 chic jonc 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 ondulé du plus bel effet. Les sièges, à réglages électriques suivant les versions, offrent un maintien parfait. Ils sont tendus de cuir dès la niveau Tekna. Nous apprécions la présence du toit panoramique sur nos versions d'essai. Toutefois, la forte lumière reflète sur l'écran multimédia rendant illisible, momentanément, les indications affichées. 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 pié-

tons. 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 créneaux parfaits... A 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. Coté 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 (abonnement gratuit de 5 ans au service), 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 donc 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, une de nos montures d'essai. Nous avons apprécié la vitesse de passage des rapports et l'absence d'à-coup. Et pas besoin de palettes au volant pour solliciter la puissance, les relances sont très réactives en enfonçant l'accélérateur. C'est le plus coupleux des moteurs essence avec 270 Nm (260 avec la boîte manuelle et 240 en 140 ch). Pour les inconni-

tionnels 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 cylindrée pourra se marier soit avec la boîte manuelle 6 rapports soit, et c'est une première, avec la boîte auto double embrayage 7 vitesses, une autre de nos versions d'essai. Les 115 ch ont été suffisants sur les routes vallonnées du Morvan. Toutefois, lors de notre périple seul le conducteur était à bord. Qu'en serait-il de l'agrément de conduite avec 4 adultes et leurs bagages ? L'atout majeur de cette nouvelle motorisation (110 ch auparavant) reste son faible grammage en rejet de CO2, 105 gr/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 gr/km... L'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 1655 kg, la plus lourde de la gamme, notre monture s'est montrée agile et performante. La fluidité de l'évolution de la CVT Xtronic, la sécurité du 4x4 et le couple de 340 Mn 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).

Texte / Photos © Thierry ANDRE

