

Essai - Nissan Qashqai : Toujours le plus attractif crossover du marché ?

A la présentation de sa seconde génération Qashqai, Nissan ne cachait pas son ambition de faire encore plus fort avec cette nouvelle version, beaucoup plus risquée sur un plan stylistique. Est-ce que le pari est réussi ?



- 4 cylindres, diesel, 1'461 cm³
- 110 CV à 4'000 t/min
- 260 Nm de 1'750 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 182 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.9 sec.
- Poids : 1'385 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'377 x 1'806 x 1'590
- Conso. mesurée : 5.9 l/100 km
- Emissions CO₂ : 99 g/km (A)
- dès CHF 24'990.-, mod. essayé: CHF 39'580.-

Le peuple Qashqai qui vit dans le sud de l'Iran ne présente pas sa seconde voiture mais laisse la responsabilité à Nissan de proposer un modèle beaucoup plus ambitieux que sa première génération. Si l'accord de principe signé à Genève permettra de lever les sanctions économiques contre l'Iran, les Qashqais auront, peut-être, l'occasion d'acheter cette voiture à leur nom...

A l'extérieur

Vis-à-vis de la première génération, c'est probablement à l'extérieur que se situent les nouveautés les plus importantes car l'équipe en charge du style a effectué un gros travail, alors que le gabarit a peu évolué (+5 cm en longueur et +2.6 cm en largeur). A mes yeux, alors que la première génération présentait une ligne fadasse, la seconde génération est beaucoup plus ambitieuse avec, globalement, l'adoption d'une ligne abondamment plus affirmée et dynamique.

L'ensemble adopte un style beaucoup plus enjoué et énergique, avec des arêtes saillantes et plongeantes sur les côtés, mais aussi sur l'avant et arrière. L'ensemble est à mes yeux beaucoup plus en adéquation avec les attentes d'un public à la recherche de ce genre de véhicule et je pense que Nissan a pris un risque payant dans ce registre.

A l'intérieur

Si l'extérieur est nettement plus réussi, je m'attendais à la même évolution à l'intérieur. J'ai vite déchanté. L'ensemble n'est pas mauvais, mais il manque cruellement d'originalité et, dans certains cas, les aides à la conduite ou au parcage sont situés en des endroits improbables. J'en veux pour preuve le bouton d'assistance au parcage. Il se situe sous le tableau de bord à gauche du volant et permet d'actionner les détecteurs de distance avant et arrière, ainsi que l'excellent système de caméras qui donnent accès à une vision à 360 degrés via l'écran principal au centre du tableau de bord. A noter que ce système de caméras peut aussi être activé avec le bouton CAMERA situé à gauche de l'écran

principal et qu'il donne même accès à une troisième vision arrière droite pour ne pas abimer ses jantes lors d'un parage latéral.

A l'exception de cette contrariété, le confort et les espaces sont, eux aussi, en net progrès, avec une excellente vision depuis le poste de conduite et un système de rabattage des sièges arrière à plat facile à utiliser.

A noter les sections de rangement de 20 litres situées sous le coffre de 430 litres et qui permettent de ranger rapidement des éléments plus petits et ce en toute sécurité. Une fois les sièges arrière repliés, c'est 1'585 litres qui sont à disposition.

Sous le capot

L'éventail est complet, avec deux engins à essence de 1.2 et 1.6 litre de 115 CV et 163 CV ainsi que deux diesels de 1.5 et 1.6 litre de 110 CV et 130 CV. Côté boîte de vitesse, tous les moteurs sont livrés avec une boîte manuelle à 6 rapports ou, pour le 1.2 litre essence et le 1.6 litre diesel, une boîte automatique à variation continue.

Dans le cadre de l'essai, Nissan a fourni le petit diesel 1.5 dCi de 110 CV à 4'000 tr/min avec un couple de 260 Nm dès 1'750 tr/min et la boîte manuelle à 6 rapports avec traction avant. Officiellement, la marque déclare une consommation de 3.8 l/100km en mixte et, comme d'habitude, le résultat est assez loin du compte puisqu'au terme de mon essai, j'ai constaté une consommation de 5.9 l/100km.

A noter que la version 4×4 est également disponible mais uniquement pour certaines motorisations et finitions.

Au volant

La première chose que je remarque en prenant le volant et en démarrant le petit diesel, c'est le bruit. Il est assez feutré et cette impression se confirme en roulant, y compris sur l'autoroute, alors même que la garde au sol, relativement haute pour un véhicule de ce type, pénalise son coefficient de pénétration dans l'air

moyen. Bref, un point très positif pour les trajets au long cours, mais aussi pour les déplacements en milieu urbain.

En ce qui concerne l'espace à bord, je relève qu'il est excellent, du poste de conduite en passant par l'arrière, avec un espace largement suffisant pour les jambes et les épaules. Bien entendu, pour être complet sur la vie à bord, ce crossover offre des prises USB et AUX, ainsi qu'une connexion Bluetooth sur l'infotainment dont l'écran tactile de 7 pouces s'avère facile à configurer.

Au fil des kilomètres et des journées passées au volant de ce nouveau Qashqai, le petit moteur diesel 1.5 dCi s'avère élastique, réactif et suffisamment puissant pour tous les cas de figure. Ajoutez à ça un sous-virage et un roulis pas plus prononcés que sur une limousine et il devient difficile de trouver des défauts à l'ensemble, à l'exception de menus détails.

La boîte constitue un exemple illustratif : elle est aisée à manipuler, mais présente un passage de rapports un peu récalcitrant entre la cinquième et sixième vitesse. Autre élément de contrariété, le levier du clignotant montre une résistance inhabituelle et s'avère ennuyeux à manipuler quand le conducteur cherche juste à indiquer un changement de voie et à ne pas l'enclencher de façon permanente. Enfin, la surveillance des angles morts s'avère intéressante, mais pas du tout aboutie en terme de fiabilité, au point que le système ne peut être suivi sans jeter un coup d'œil dans les zones qu'il est sensé surveiller.

A l'inverse, ces petits défauts sont largement compensés par d'autres éléments comme le « freinage d'urgence autonome » qui s'est avéré très efficace et qui m'a prévenu à quelques reprises d'un danger de distance via un petit avertissement sonore. Sans réaction du conducteur, ce système peut activer un freinage d'urgence dans le but d'éviter ou diminuer l'impact avec les véhicules ou obstacles. Idem pour la caméra qui lit les limitations de vitesse sur les routes et qui affiche la limite à ne pas dépasser au centre du volant, entre le compte-tours et la vitesse. Elle s'avère fort pratique, même si elle n'est pas fiable à 100%, en raison des panneaux placés au sol lors de travaux notamment, ou ceux placés en hauteur : ils ne sont pas pris en compte.

Verdict

En tant que pionnier du véhicule crossover et avec 2.1 millions d'exemplaires écoulés en 7 ans, Nissan ne pouvait se permettre de faillir en proposant cette seconde itération. Selon moi, le pari est réussi.

Globalement, la tenue de route est bonne, cette motorisation est bien adaptée et le confort au niveau de l'insonorisation notamment est excellent. Ajoutez à ça une consommation constatée sur un parcours mixte de 5.9 litres contre 3.8 l/100 officiellement, et le tableau devient élogieux pour cette seconde version.

Reste le prix et la marque propose le premier modèle dès CHF 24'990.- avec une finition Visi et jusqu'à CHF 37'940.- pour notre modèle d'essai équipé de la finition Tekna. A ce stade, il ne reste pratiquement plus aucune option à sélectionner, à l'exception de la peinture métallisée à CHF 690.- et le Nissan Safety Shield à CHF 950.- qui inclut la détection des mouvements, l'aide au stationnement intelligente, la détection de la baisse de vigilance et la surveillance des angles morts.

Prix et options - Nissan Qashqai 1.5 dCi Tekna

Prix de base : CHF 37'940.-

Nissan Safety Shield : CHF 950.-

Peinture métallisée : CHF 690.-

Prix TOTAL : CHF 39'580.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour le prêt de ce Nissan Qashqai, ainsi qu'à la filiale d'Ecublens du groupe RRG Léman pour la logistique.

A lire aussi

Essai - Nissan 370Z Nismo : Affaire pour puriste !

Premier contact - Nissan Juke : L'essentiel reste !

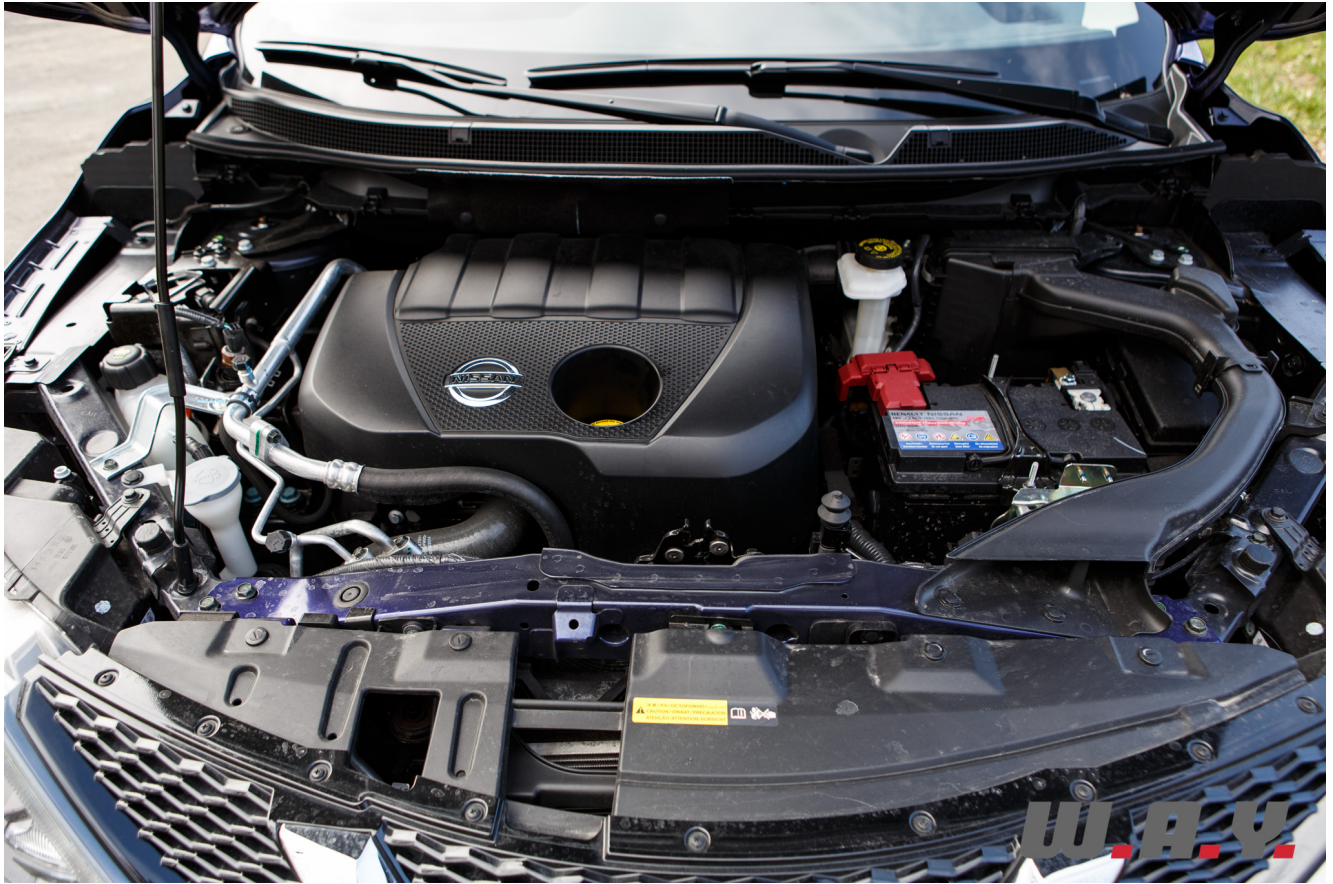
Essai - Nissan Juke : Pokemon Car

Genève 2012 - Nissan Juke Nismo Concept









W.A.Y.



W.A.Y.





W.A.Y.



W.A.Y.





W.A.Y.



W.A.Y.





W.A.Y.



W.A.Y.

