Essai – Nissan X-Trail : Le retour d’un aventurier, en tenue de soirée

Pour la troisième mouture de son X-Trail, présentée en 2014, Nissan nous propose un crossover esthétiquement moins baroudeur, assumant pleinement la nouvelle ligne stylistique déjà aperçue sur le Qashqai de 2ème génération.

- 4 cylindres, diesel, 1’598 cm^3
- 130 CV à 4’000 t/min
- 320 Nm dès 1’750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 186 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.0 sec.
- Poids : 1’685 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’640 x 1’830 x 1’715
- Conso. mesurée : 6.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 139 g/km (C)
- dès CHF 32’900.-, mod. essayé: CHF 48’890.-

Texte et photos : François Cuany

Reprenant la plateforme CMF Renault-Nissan rehaussée de 5 cm, inaugurée avec le Qashqai et, plus récemment, utilisée sur le Renault Kadjar, le nouveau X-Trail nous annonce une polyvalence à toute épreuve, que ce soit en ville ou sur des terrains plus accidentés.

A l'extérieur

On remarque tout de suite que les nouvelles lignes de ce X-Trail sont en filiation directe avec celles du Qashqai. Du reste, on peut facilement faire la confusion entre ces deux modèles, surtout au niveau de la face avant.

Oubliez d'entrée de jeu le côté aventurier de son ancêtre qui vous proposait, au premier coup d'œil, de sortir des sentiers battus. En effet, nous avons là un crossover qui s'est adapté à une clientèle plus urbaine avec une ligne plus dynamique et effilée, un masque avant agressif avec ses projecteurs 100% LED et la nouvelle signature de feux diurne de la marque.

Je rajouterai que notre version d'essai, qui nous a été livrée dans une très jolie robe « Black métallisé » (pour un supplément de CHF 790.-) et dans sa version « TEKNA » (à partir de CHF 45'250.- en 4×4), possède même un petit côté chic et luxueux avec ses inserts chromés et ses jantes bi-tons tout à fait au goût du jour.

Notons encore l'application, avec une parfaite intégration dans les détails extérieurs, des caméras offrant une vue type hélicoptère avec le très efficace et réussi système AVM-Vision 360.

A l'intérieur

Venu le temps de découvrir cet intérieur. Est-t-il aussi modernisé et d'aussi bon goût que l'extérieur ?

Je découvre une sellerie tout de cuir noir et des sièges esthétiquement très simples, mais grâce aux divers réglages électriques et aux assises chauffantes, les longs trajets s'avèrent très agréables et confortables.
Par ailleurs, grâce aux portes-gobelets directement alimentés par le flux d'air du système de climatisation bi-zone embarqué, nous pouvons apprécier de bonnes

boissons maintenue à la température désirée.

Inséré au tableau de bord, un écran tactile de 7’’ pilote tout le système multimédia Nissan Connect de notre crossover. Il vous permet notamment de passer d’une bande FM à la radio numérique DAB+, de lancer vos appels via le système Bluetooth et bien évidemment de trouver votre route à l’aide d’un système GPS plutôt bien réalisé.

Depuis cet écran qui, vous l’aurez compris qui constitue le cœur de l’habitacle, vous pouvez, sur une pression du bouton « caméra », être assisté à la manœuvre par le système AVM-Vision 360. il offre, au choix, une aide au stationnement par caméra arrière traditionnel, une vision « hélicoptère » à 360° du véhicule et même un « Park assist ». Sur un filet de gaz et tout en lâchant le volant, vous le verrez se charger de garer le véhicule, aussi bien en créneaux qu’en épis, en toute sécurité et bien aligné dans sa place. Je reste malgré tout un peu sur ma faim concernant l’écran central. En effet, bien que l’image soit de bonne qualité et qu’une panoplie d’applications soit disponible, j’aurais apprécié une interface plus ludique et plus aboutie, comme l’on peut en trouver chez la concurrence.

Ce X-Trail 3ème du nom a été pensé en remplacement du Qashqai+2. Il est donc disponible avec une troisième rangée de sièges rabattable (en option pour CHF 1’000.-) pour porter le nombre d’occupant à 7 personnes. Une fois cette rangée rabattue, on n’y voit que du feu et l’on accède alors, grâce à un hayon électrique, au grand volume de coffre de 550 litres et jusqu’à 1’982 litres toutes places arrières repliées. Les choses se corsent lorsque l’on installe le maximum de personnes à bord. On doit alors avancer la 2ème rangée de sièges pour bénéficier d’un espace un petit peu plus commode tout à l’arrière et, dans cette configuration, le volume du coffre devient dérisoire. Pour l’anecdote, heureusement que mon assistant photo est souple afin de réussir à s’introduire sur ces fameuses places arrière, mais je vous promets que son 1m74 n’aurait pas tenu beaucoup plus d’un trajet de quelques dizaines de minutes dans cette position.

La grande verrière du toit panoramique (disponible pour CHF 1’200.-, mais de série sur la finition TEKNA) offre une grande luminosité dans cette habitacle foncé et apporte également un peu de volume et d’espace une fois toutes les places déployées.

Au final, nous avons affaire à un intérieur bien restylé, en cohérence avec l'aspect extérieur, mais, à mon goût et comme explicité plus haut, quelques lacunes demeurent. Dommage…

Sous le capot

Le choix de Nissan s'est porté sur la proposition d'une seule motorisation pour ce nouveau X-Trail, c'est donc tout naturellement que notre essai s'est réalisé avec le moteur diesel de 1'598 cm^3 de cylindrée en provenance de chez Renault. Il développe 130 CV à 4'000 t/min et un couple important de 320 Nm disponible dès 1'750 t/min. Tout cela est largement suffisant pour mouvoir les 1685 kg de notre SUV et le moteur est juste rageur ce qu'il faut pour que le père de famille puisse se faire plaisir occasionnellement.

Au catalogue, trois combinaisons de transmissions sont possibles. En effet, la version deux roues motrices est disponible avec la boîte 6 vitesses manuelle ou bien la CVT Xtronic automatique, tandis que la déclinaison quatre roues motrices est uniquement proposée avec la boîte manuelle.

C'est dans sa version la plus aventurière en quatre roues motrices que notre essai s'est déroulé et cela s'est sans doute fait ressentir au niveau de la consommation. Annoncée à 5.3 l/100km en consommation mixte, notre moyenne s'est arrêtée à 6.3 l/100km, ceci en arpentant des routes de montagnes, des autoroutes, des pistes 4×4 et, bien entendu, de la ville. Cette valeur reste relativement raisonnable, sachant que je n'ai pas particulièrement prêté attention à maintenir une consommation basse.

Au volant

La prise en main est aisée. J'ai rapidement trouvé une position de conduite très confortable et les commandes aux volants sont très bien positionnées, il ne m'a fallu que quelques minutes pour les assimiler.

Je remarque tout de suite, entre les deux compteurs principaux, un petit écran qui, au fil des kilomètres, va s'avérer très utile. En effet, on y retrouve toutes les

informations usuelles, telles que la consommation, l'autonomie, le tachygraphe, ainsi que des informations « Drive Assist » qui avertissent sur les angles morts, la pression des pneus, un rappel du GPS et la lecture musicale en cours.

A l'heure où la sécurité prime, le système de détection de baisse de vigilance, le système de freinage d'urgence autonome et ce très pratique écran qui permet de ne pas quitter la route des yeux sont un gage de sécurité aussi bien pour les occupants du véhicule que pour le monde alentours.

Derrière le volant, je remarque pourtant quelques détails qui me dérangent, tels que la direction qui aurait pu être un peu plus précise. Par ailleurs, le fait que la voiture maintienne par elle-même un filet de gaz lorsque l'on débraye pour grader un rapport est une chose agaçante à mon goût et perturbante pour une conduite coulée.

Nous avons eu, lors de notre essai, la chance de pouvoir tester ce X-Trail en conditions sur les pistes 4×4 de la Vallée Bleue. Ce fût une réelle surprise ! Du moment que les obstacles passait sous la garde au sol, il n'a jamais été mis à défaut lors des montées grâce à la très performante gestion de la transmission ALL-MODE 4x4i. C'est lors des descentes que le bât blesse. La boîte à vitesse, très longue et ne disposant pas de sélection de « petites vitesses » ni d'assistance à la descente, a rapidement été mise en difficulté et nous a montré les limites de notre SUV.

Du reste, sur ce type de véhicule, je préfèrerai trouver des boîtes automatiques, telles que la Xtronic proposée sur la version deux roues motrices, celle-ci aurait-été sans doutes moins pénalisante dans le terrain et plus confortable sur des trajets plus traditionnels.

Verdict

Bien que ce nouveau X-Trail vise apparemment une clientèle plus urbaine et plus regardante par rapport à son prédécesseur plus baroudeur, avec ce restylage beaucoup plus design et chic, je suis épaté par le fait qu'il ait gardé tout son tempérament d'aventurier.

C'est le véhicule idéal pour une famille qui aime vagabonder hors des sentiers

battus tout en gardant une certaine élégance, grâce notamment à une panoplie d'options à bord qui ne serait pas forcément aussi abordable chez la concurrence.

Le seul gros point noir de ce véhicule reste la boîte à vitesse qui aurait vraiment dû être automatique ou plus aboutie pour une utilisation hors piste.

Avec un prix d'entrée pour le modèle VISIA à CHF 32'900.- et un tarif total, options comprises, de CHF 48'100.-, hors éventuels rabais en rigueur, pour notre voiture d'essai, on a là un véhicule très bien positionné sur le marché et d'un rapport qualité prix excellent.

Prix et options – Nissan X-Trail 1.6 dCi 4×4 Tekna

Prix de base : CHF 44'600.-

Peinture métallisée : CHF 790.-

Nissan Safety Shield : CHF 2'500.-

3ème rangée de sièges : CHF 1'000.-

Prix TOTAL : CHF 48'890.-

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

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

A lire aussi

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

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

Wheels-And-You.com

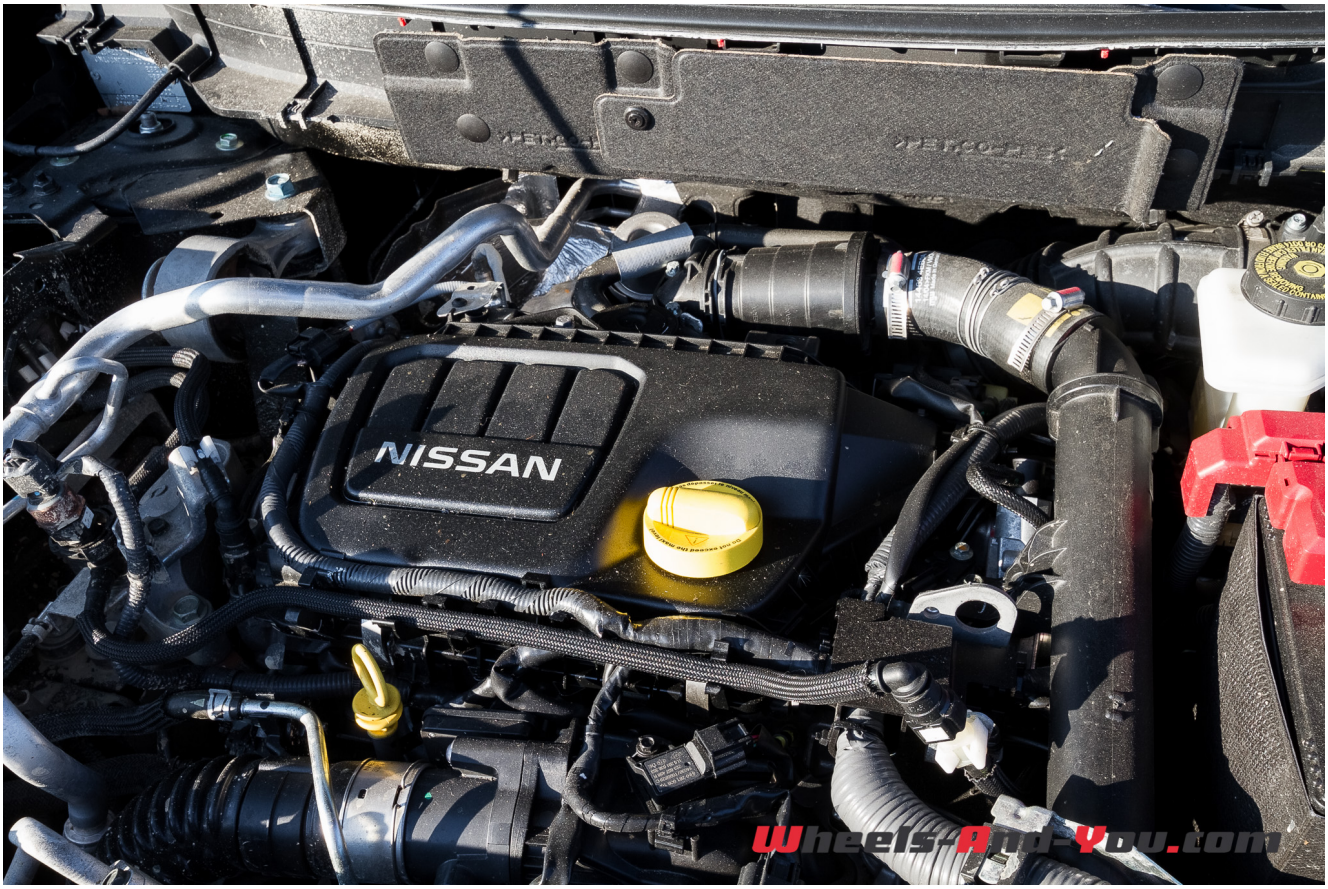
ZH 769885
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com


NISSAN

NISSAN

x1000r/min

km/h

START
STOP
ENGINE

ZH·769 885
Wheels-And-You.com

ZH·769 885
X-TRAIL
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH·769885
Wheels-And-You.com

ZH 769 885
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ENTER
R 1 3 5
2 4 6
RADIO
CD AUX
CAMERA
VOLUME
Assurez la sécurité avant de conduire
MOD
MOD
PA
MAP
NAV INFO
SETUP
BACK
ENTER
CANCEL
SET/–
19.5
A/C
19.5
A/C
AUTO
ON·OFF
DUAL
Wheels-And-You.com

ZH·769 885
Wheels-And-You.com

NISSAN
ZH 769 885
Wheels-And-You.com

NISSAN
ZH 769 885
Wheels-And-You.com

ZH·769 885
Wheels-And-You.com

ZH·769 885
Wheels-And-You.com

ZH·769885
X-TRAIL
Wheels-And-You.com

NISSAN
Wheels-And-You.com

ZH 769 885
Wheels And You.com