

Premier contact - Nissan Qashqai : Une nouveauté pour les 10 prochaines années ?

Avec le premier Qashqai commercialisé en 2007, Nissan considère être l'inventeur de l'urban crossover. Après 3.3 millions d'unités vendues dans 137 pays, la marque souhaite faire encore mieux pour les dix prochaines années.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'618 cm³
- 163 ch à 5'600 t/min
- 240 Nm de 2'000 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h : 8.9 sec.
- Poids : 1'390 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'377 x 1'806 x 1'590
- Conso. mixte : 5.8 l/100 km
- Emissions CO₂ : 134 g/km
- dès CHF 23'990.-

Je ne vais pas refaire l'historique du premier SUV, ou « urban crossover », mais il est vrai que le Qashqai a été l'un des premiers à développer ce filon. Aujourd'hui, le succès de ce segment met sous pression les nouveaux responsables du modèle et ces derniers n'ont pas droit à la faute tandis que la concurrence s'avère de plus en plus féroce.



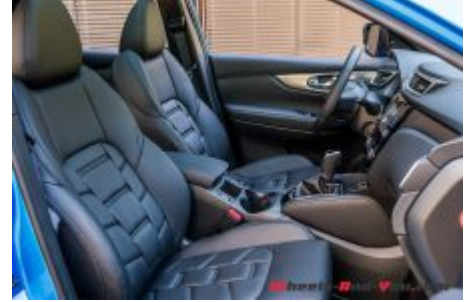
Esthétique

A l'époque, ce sont certainement ses formes non-conventionnelles qui avaient permis au Qashqai de se détacher de la concurrence. 10 ans après, fallait-il réinventer cette voiture ou continuer de la faire évoluer ?

La marque n'a pas souhaité prendre de risque et le Qashqai se reconnaît toujours au premier coup d'œil, même si bon nombre de détails a évolué, à commencer par la calandre et les feux avant passablement revus. A l'arrière, le pare-chocs offre une meilleure intégration dont un profil qui remonte plus haut sur le hayon arrière et qui propose une meilleure prise au chargement. En revanche, le profil reste très similaire et il faut faire preuve d'un sens aigu du détail pour distinguer les différences avec l'ancien modèle.

En réalité, c'est surtout l'intérieur qui a le plus évolué avec l'adoption de matériaux de meilleure qualité et d'un volant entièrement redessiné en tenant compte des commentaires des clients. Détail cocasse, la partie plate du volant ne

doit rien au style mais sert à faciliter l'entrée et la sortie du véhicule.



Sous le capot

Rien de neuf sous le soleil puisque la marque reprend ses classiques : deux moteurs diesel et deux à essence. Pour le diesel, les clients pourront choisir entre le 1.5 et 1.6 litre dCi de 110 et 130 ch. Côté essence, la marque propose le 1.2 et 1.6 litre DIG-T de 115 et 163 ch. Ces moteurs annoncent des consommations mixtes allant de 3.8 à 5.8 l/100km.

Dans le cadre de cet essai, j'opte pour le 1.6 litre essence et sa boîte manuelle à 6 rapports. A noter que si la boîte automatique Xtronic est disponible pour pratiquement toutes les motorisations et finitions, la version 4×4 n'est disponible que pour le moteur dCi de 1.6 litre.



Au volant

Comme toujours, grâce à sa garde au sol et à la hauteur de son habitacle, la position de conduite est très agréable car elle permet de dominer le trafic et donc de visualiser clairement la circulation en amont. L'expérience a même été améliorée au niveau du confort avec l'adoption de nouveaux sièges plus confortables et qui offrent une meilleure assise, y compris latérale.

Bien que la qualité des matériaux soit en hausse et le volant entièrement nouveau, l'ensemble des commandes sur la console, les portières et le pont central sont les mêmes. À part si vous devez conduire, se repérer à l'aveugle dans la version 2017 est un jeu d'enfant car tous les boutons, ou presque, figurent au même endroit ! C'est étonnant et en même temps rassurant, car l'ensemble était et, par conséquent, demeure cohérent. Par contre, au niveau du volant, c'est la révolution. Si la qualité du plastique est bien meilleure, il faut désormais jongler avec les 17 nouveaux boutons.

Autre amélioration notable, le silence à bord est encore meilleur et ce y compris sur une autoroute à 130 km/h. Les montées en régime restent audibles mais sont particulièrement lissées et le levier de la boîte manuelle se guide facilement.

Sur le plan de la conduite pure, le plus puissant moteur à essence offre une bonne flexibilité même si, en dessous de 2'500 t/min, le moteur manque passablement de punch. Ensuite, avec l'arrivée de la cavalerie et du couple, il est aisé de procéder à un dépassement ou de s'insérer dans le trafic.

Et si d'aventure on veut conduire ce Qashqai comme une GTI alors qu'il n'a pas été conçu pour ça ? Il suffit de demander un confrère alémanique adepte du talon-pointe de prendre le volant et c'est parti pour 50 minutes d'essoreuse au fil les routes sinueuses à quelques encablures de Vienne... Les freins tiennent bon et les pneus couinent un peu. Pour le reste, considérant que c'est un SUV, le Qashqai a fait plutôt bonne figure, malgré le roulis et les passages de boîte virils.



Verdict

Le Qashqai n'est pas une GTI ou un SUV à vocation pistarde. Je pense que c'est clair pour tout le monde, sauf pour ce fameux et susmentionné collègue

alémanique. Par contre, ce SUV de Nissan est le digne héritier du premier Qashqai et si les designers se sont montrés quelques peu timides sur les changements, la voiture apporte ses nouveautés autour de quatre axes essentiels aujourd'hui : rafraichissement du design, amélioration de la qualité à bord, confort en hausse et le plein de technologies dernier cri pour passer 2020 sans encombre.

Nissan promet pour la fin de l'année l'option ProPilot. Cette dernière contrôlera la direction, l'accélération ainsi que le freinage, tout en maintenant la voiture dans sa voie. Se basant sur trois technologies, Nissan promet, comme d'autres constructeurs, de révolutionner les années à venir avec un système qui doit préfigurer la conduite autonome de demain.

Enfin, comme d'habitude, le choix des finitions est pléthorique et il est possible d'opter pour cinq variantes allant de l'entrée de gamme (Visia) au plus haut de gamme (Tekna+) avec un nombre impressionnant d'options incluses. Les prix, quant à eux, démarrent à CHF 23'990.-.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Nissan Qashqai.



A lire aussi

Premier contact - Nissan Micra : Citadine à la conquête de l'Europe

Essai - Nissan Navara NP300 : Mettez-le au défi !

Essai - Nissan Juke Nismo RS : Racé mais pas 100% Racing

Essai - Nissan GT-R MY15 : La fureur du dragon !

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

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

Evènement - Inauguration Nissan Centre à Carouge

Genève 2012 - Nissan Juke Nismo Concept

