

Essai - Nissan Qashqai 1.7 dCi : La valeur sûre des petits SUV asiatiques

Tout le monde connaît le Qashqai puisque cela fera bientôt 15 ans que sa silhouette arpenté nos routes. Après une première version qui a scellé le succès de ce bestseller, la seconde version est apparue en 2014. Parfois confondu avec le X-Trail, son frère presque jumeau, il vient de recevoir un léger restyling et de nouvelles motorisations plus efficaces qui justifient cet essai.



- 4 cylindres, diesel, 1'749 cm³
- 150 ch à 3'500 t/min
- 340 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses auto. Xtronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 193 km/h
- 0 à 100 km/h : 11.2 sec.
- Poids : 1'827 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'394 x 1'806 x 1'630
- Conso. mesurée : 7.67 l/100 km
- Emissions CO₂ : 188 g/km (D)
- dès CHF 37'840.-, mod.essayé: CHF 46'830.-

C'est dans une version 1.7 dCi ALL-MODE 4x4i avec transmission Xtronic que je fais l'essai de ce Qashqai dans sa finition Tekna, la mieux équipée. C'est l'une des configurations les plus intéressantes de ce SUV qui en fait un véhicule très agréable au quotidien, en particulier par la polyvalence qu'il propose.



A l'extérieur

Vous connaissez sans doute tous l'esthétique du Qashqai présentée il y a presque 6 ans. Fruit de la collaboration Nissan-Renault, il partage sa plateforme avec le X-Trail et le Nissan Pulsar non distribué en Suisse, ainsi qu'avec les Renault Kadjar, Koleos, Espace, Talisman et Mégane IV.

Avec ses 4,394 m de long, il fait partie des SUV de taille moyenne. Large de 1,806 m sans les rétroviseurs et haut de 1,630 m avec les barres de toit, ses proportions en font un SUV urbain qui paraît plutôt long que large.

Vu latéralement, sa ligne est très dynamique, avec un capot assez haut et plongeant, des ailes avant galbées, une ligne de caisse qui remonte sur les portes arrière et un pare-brise arrière très incliné. A n'en pas douter une réussite esthétique malgré des origines nippones indéniable.

A l'avant, le restyling intègre la nouvelle calandre, déjà vue sur d'autres modèles de la marque, ainsi qu'un bouclier redessiné alors qu'à l'arrière et latéralement, il n'y a pas d'évolution majeure.

Mon véhicule de presse arbore en option de belles roues 19" Wind Diamond Cut chaussées de pneus 225/45 R 19.



A l'intérieur

L'intérieur propose une finition de très bonne facture, avec ici en option une magnifique sellerie en cuir nappa. Les plastiques durs sont plutôt rares dans cet intérieur et l'équipement est très complet. L'infotainment inclut tous les derniers développements, même si son écran demeure plutôt petit et sa présentation un peu « déjà vue » par rapport à ce que propose la concurrence récente.

Le coffre n'est pas le plus grand de sa catégorie, avec 430 litres en configuration normale. Toutefois, il propose désormais un fond amovible en deux parties, qui permet de gagner une dizaine de centimètres en hauteur. Et, sièges rabattus, le volume monte à 1'598 litres.

L'équipement du dernier Qashqai évolue aussi avec l'arrivée d'assistances de conduite actives de seconde génération dénommées « Intelligent Mobility ». Ainsi, il propose désormais le suivi de ligne actif, un régulateur de vitesse intelligent, des détecteurs d'angle mort, le freinage d'urgence intelligent et quatre caméras pour proposer une vue panoramique 360°. Le système ProPilot maintient le véhicule dans sa file, gère la vitesse et la distance avec le véhicule qui précède et la conduite dans les embouteillages.

Devant le conducteur, entre les deux compteurs/compte-tours demeurés analogiques, apparaît un écran « Advanced Drive Assist » qui, outre les classiques informations comme la vitesse, le rappel de direction GPS, etc. affiche aussi de

nouveaux écrans dédiés aux assistances de conduite.



Sous le capot

Le Qashqai est proposé en Suisse avec deux motorisations essence 1.3 l de 140 ch (103 kW) et 160 ch (118 kW) et deux diesel 1.5 dCi de 115 ch (85 kW) et 1.7 dCi de 150 ch (110 kW). C'est cette dernière version dont je dispose, la seule pouvant recevoir une transmission 4×4.

Son groupe propulseur diesel avec Ad-Blue de précisément 1'748 cm³ développe sa puissance max de 150 ch à 3'500 t/min et un couple de 340 Nm à 1'750 t/min. La transmission Xtronic à 7 rapports envoie 100% du couple sur le seul essieu avant mais en déplace jusqu'à 50% sur l'essieu arrière en cas de nécessité. Un interrupteur permet de rouler en 2×4 uniquement, ou en 4×4 intelligent. On peut même bloquer le différentiel inter-ponts, ce qui répartit le couple à 50/50 entre les deux essieux pour un maximum de traction sur terrain difficile. Avec cette transmission, le Qashqai propose un mode Eco qui modifie le fonctionnement de la transmission pour optimiser la consommation.

La consommation normalisée pour ce propulseur avec la transmission Xtronic est donnée pour 7.2 l/100 km et des émissions de CO₂ de 188 g/km en cycle mixte, ce qui le place en classe d'émissions D. La même version en boîte manuelle affiche 6.2 l/100 km et 163 g/km, ce qui le place en classe B. Pour ma part, je mesure une moyenne de 7.67 l/100 km sur l'ensemble de mon essai, mariant petites routes

vallonnées, portions d'autoroute et une peu de ville.



Au volant

Alors que je m'installe au volant, je regrette une position de conduite très haute. Impossible de baisser le siège et obligation de garder un dossier assez droit, le volant, bien que réglable en hauteur et profondeur, ne peut être approché suffisamment à mon goût. Sinon, l'ergonomie est plutôt bonne malgré une foultitude de boutons sur le volant et un levier de commande de la transmission qui, en position séquentielle, propose encore cette incompréhensible commande inversée.

Dès les premiers tours de roue, je constate que l'auto dispose de bons débattements de suspension qui font merveille sur les grosses compressions et autres gendarmes couchés. Toutefois, la voiture s'avère plus sèche sur les petites bosses, en restant toutefois plutôt confortable. La direction est très douce et remonte peu d'informations sur l'adhérence du train avant.

La transmission Xtronic continue fonctionne fort bien avec le 1.7 l diesel. Dès que j'accélère normalement, le moteur se stabilise au régime de couple - env. 1'750 t/min - et c'est la transmission qui se charge de l'accélération du véhicule. C'est un peu inhabituel de voir le compte-tours stabilisé alors que l'aiguille du compteur s'élève constamment. Certes, la transmission dispose de 7 rapports mais lorsque ces derniers changent, le régime moteur se maintient. Il faut solliciter plus franchement les gaz et désactiver la touche Eco qui régit le comportement de la transmission pour qu'un pseudo quick-down mène le régime moteur à plus de t/min. Cette linéarité est sans doute optimale pour réduire la consommation et cela engage à rouler tranquille et coulé. De toute manière, cette transmission Xtronic gomme toute velléité sportive au Qashqai et cela même en basculant le levier en commande séquentielle ; mon collègue avait relevé la même chose lors de son essai du Juke Nismo.

Alors que les portières sont isolées phoniquement et thermiquement, un moteur au son très discret et les bruits de roulement bien filtrés, le véhicule est très silencieux. A partir de 80 km/h, les bruits aérodynamiques du pavillon deviennent un poil plus présents, sans que cela soit dérangeant. Quant au comportement routier, il est exemplaire avec un excellent niveau d'adhérence, même sur chaussée mouillée. A la limite, les deux essieux commencent à glisser progressivement avec une très légère tendance sous-vireuse. C'est très sécurisant.

Le système de conduite autonome Propilot fonctionne fort bien. Son régulateur de vitesse intelligent est même l'un des plus agréables qu'il m'ait été donnée de conduire. Quant à la direction active en mode autonome, elle surprend un peu en corrigeant la trajectoire de manière un peu brusque parfois mais reste très sécurisante. Notamment lors d'une conduite sur autoroute de nuit dans la pluie et le brouillard.

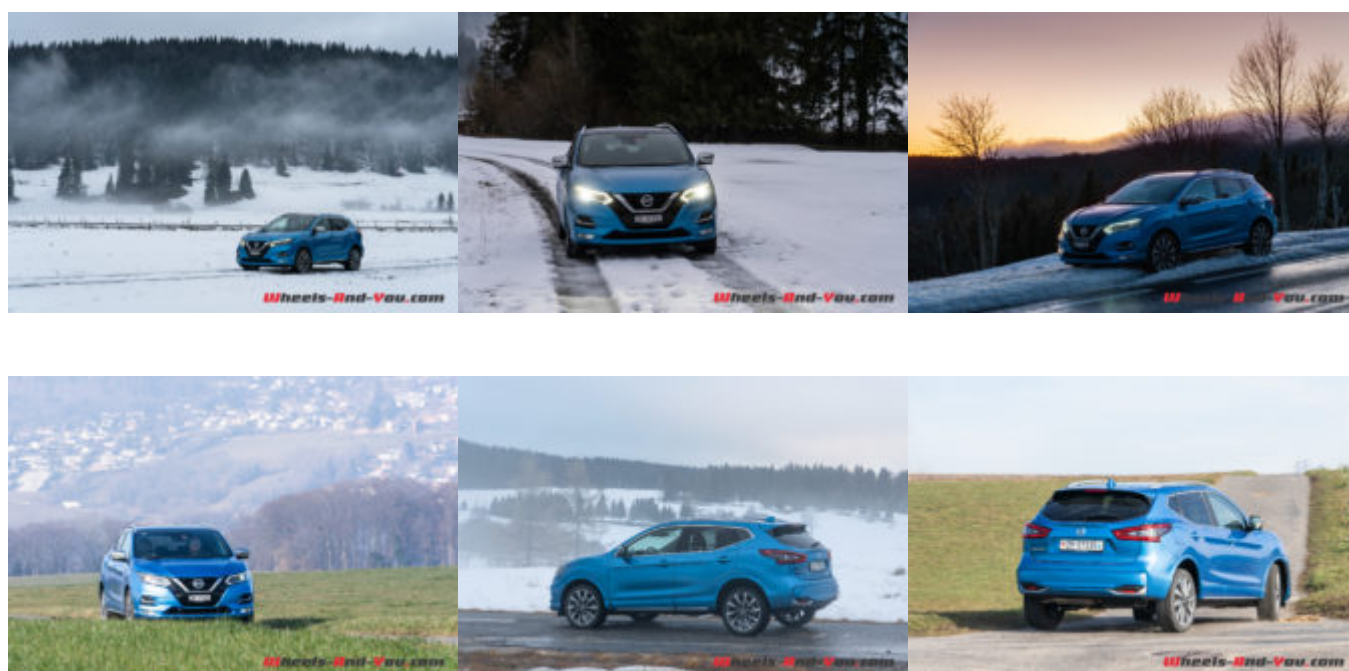


Verdict

Aucun doute, le Nissan Qashqai n'est que plus désirable désormais doté des dernières assistances dynamiques et d'un équipement particulièrement complet et son succès ne devrait pas faiblir jusqu'à son remplacement, d'ici sans doute 2-3 ans.

Malgré un amortissement encore perfectible à mes yeux, l'homogénéité de l'ensemble est remarquable et, associée son esthétique dynamique, cela en fait un véhicule enviable sur de nombreux aspects.

Les prix, débutant à CHF 24'450.-, sont également fort concurrentiels, même si le tarif de mon véhicule de presse tout équipé s'élève tout de même à CHF 46'830.-.



Prix et options - Nissan Qashqai Tekna 1.7 dCi ALL-MODE 4x4i Xtronic

Prix de base : CHF 42'740.-

Peinture métallisée "Bright Blue" : CHF 790.-

Pack Tekna+ Dynamique : CHF 3'300.-

(Toit panoramique en verre, pare-brise chauffant (Thermaclear), système audio Premium BOSE avec 8 haut-parleurs, intérieur en cuir Nappa Premium, Pack Dynamique (pare-chocs avant et arrière dans un nouveau design, couleur carrosserie, jantes alliage léger 19" WIND, finition look alu, pavillon noir, coques de rétroviseurs argent))

Prix TOTAL : CHF 46'830.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour le prêt de ce Nissan Qashqai 1.7 dCi, ainsi qu'à la filiale d'Ecublens du groupe RRG Suisse pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Nissan GT-R MY17 : Une décennie à en mettre plein la vue

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

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

