



Michel van Breugel
17 juni 2007

© Rijtesten.nl

Intro

Eindelijk kunnen we eens in levenden lijve kennis maken met de nieuwe Nissan Qashqai die al enige tijd hoog genoteerd staat bij onze bezoekers. De Qashqai is voor Nissan een belangrijk model dat gezien kan worden als de opvolger van de Almera en tevens de Almera Tino. Met deze nieuwe auto wil Nissan het merk frisse wind inblazen in het fel bevochten C-segment.

Deze "cross-over", een kruising tussen een SUV en een hatchback, is een aparte nieuwe verschijning in Nederland. De Nissan Qashqai is een doorontwikkeling van de gelijknamige conceptauto die in 2004 op de Autosalon van Genève werd getoond. De Qashqai geeft geen uiterlijk vertoon dat hij de verharde weg kan verlaten, zoals de Hyundai Tucson en Kia Sportage dat wel doen, en heeft ook niet een meer gemene look zoals de Dodge Caliber. Nissan wil de Qashqai plaatsen als allemansvriend,

waarbij toch aspecten als stoer en hoog boven de grond de boventoon voeren.



Het exterieur

De naam van deze nieuwe Nissan vormt voor velen nog een struikelblok. Qashqai verwijst naar een nomadenstam uit de woestijn die grenst aan de Zagros-bergketen in het zuiden van Iran. Nissan noemt deze auto een stadsnomade, wat neerkomt op een avontuurlijk karakter dat in de vormgeving kracht wordt bijgezet. Een krachtige vormgeving heeft deze nieuwe telg van Nissan zeker. Hij lijkt in kleine mate op zijn broer, de Murano, maar heeft toch een eigen gezicht meegekregen. Met zijn stomp aandoende neus en krachtig ogende flanken krijgt deze relatief compacte Nissan een stoere uitstraling mee. De neus heeft een dominant vormgegeven grille, weliswaar niet zo opzichtig als die van de Murano, waarin een groot Nissan-logo prijkt.

De Qashqai meet in de lengte 4,31 meter, in de breedte 1,78 meter en in de hoogte 1,61 meter. De extra centimeters gaan uiteraard op aan een grotere leefruimte in het interieur. Hiermee nestelt hij zich tussen de gevestigde orde zoals de Toyota RAV-4 en Hyundai Tucson in, en is maar iets langer dan bijvoorbeeld een Ford Focus. Hij staat vrij hoog op zijn poten, het is echter geen SUV maar een "compacte crossover". Hij heeft deze term mede te danken aan het feit dat hij twintig centimeter bodemvrijheid heeft.

De zijkant van de Qashqai kent verder geen opmerkelijke fratsen. Het 16-inch lichtmetaal (met 215/65R16 banden) van dit testexemplaar is ondergebracht in het optionele Look Pack (â,- 750) wat ook als meerwaarde een cruise control en mistlampen kent. Aan de achterzijde doen de lijnen van de Qashqai nog het meest denken aan de Murano door de eigenwijze vormgeving. Het stoere uiterlijk moet bij de Qashqai niet komen van bullbars of grote vlakken plastic, maar meer van subtiele details als in stootvast plastic uitgevoerde wielbogen en grotendeels uit diezelfde kunststof vervaardigde bumperschilden en achter, en de twee plooiën die op de motorkap kracht suggereren.



Het interieur

Het eerste wat opvalt als de voordeur van de Qashqai wordt geopend is de zithoogte. Deze is niet hoger dan in de meeste compacte concurrenten, iets wat je door het exterieur wel zo verwachten. Omdat de Qashqai hoger is dan een doorsnee middenklasser levert deze echter wel meer hoogte aan zijn passagiers. Voorin is er dan ook geen gebrek aan ruimte, eerder het tegenovergestelde. De stoelen zitten werkelijk perfect, zijn niet te hard en geven een prima ondersteuning. De instelling had iets beter gekund, maar al doende komt er toch een prima zithouding uit. Het is op deze stoelen lang vol te houden, uitermate geschikt voor langere ritten dus. Het stuur is erg prettig vormgegeven en goed verstelbaar. De ergonomie is dik in orde en ook het oog wordt in dit geval gestreeld door het fraaie design. Gelukkig zien we deze designelementen ook terug in de nieuwe X-Trail, wat we alleen maar kunnen toejuichen.

Het dashboard heeft de vorm van een cockpit. De twee ronde wijzers, voor snelheid en toerental, huizen in diepe zwarte kokers en stralen sportiviteit uit. Over het gehele dashboard zijn zachte materialen gebruikt, uitgezonderd rond de luchtroosters waar we helaas een materiaal aantreffen wat wel erg een plastic-look uitstraalt. Over het algemeen valt er op het interieur weinig aan te merken, de afwerking is dik in orde en de ergonomie naar behoren. Noemenswaardig zijn de grote buitenspiegels die tegenwoordig conform een nieuwe Europese richtlijn zijn. Ze zijn in het geval van de Qashqai zo groot dat je je soms wel eens afvraagt of ze niet te veel het zicht schuin naar voren belemmeren.

Voorin is er zoals gezegd geen klagen over de ruimte. Achterin biedt de nieuwe Nissan niet veel meer ruimte dan zijn naaste concurrenten. De breedte van de auto is niet genoeg om ruim met drie volwassenen achterin plaats te nemen. De beenruimte houdt niet over, echter is er wel ruim voldoende hoofdruimte aanwezig ondanks de schuine daklijn. Een net detail is de gordel van de middelste zitplaats die in het dak is verwerkt. Het zitcomfort op de achterbank is helaas niet zo lekker als voorin, daarvoor staat de bank te laag, is het zitvlak te kort en de rugleuning te recht. Daarbij is het ook nog eens zo dat de achterinstap in de Qashqai enigszins wordt bemoeilijkt door de dominant aanwezige wielkasten.

In het interieur valt op dat er een groot scala van opbergmogelijkheden is. Veel opbergvakjes en een gekoeld dashboardkastje. Tevens heeft de middenarmsteun zo'n diep opbergvak dat er een anderhalveliter fles in geplaatst kan worden en de steun nog eens afgesloten kan worden. De bagageruimte is in de Qashqai riant te noemen en meet 410 liter. Alleen de concurrenten Honda Civic en de nieuwe Fiat Bravo weten eveneens boven de 400 liter uit te komen, de rest heeft het nakijken. De achterleuning van de bank is neerklapbaar in twee delen, in 40/60 verhouding, en biedt daardoor een totaal laadoppervlak van 1350 liter. Jammer genoeg is de laadvloer dan niet helemaal vlak. De laaddrempel is uiteraard iets hoger door de hogere bouw van de wagen. De achterklep gaat helaas niet ver genoeg open om er onder te kunnen staan, daar moet je maximaal 1.70meter voor zijn wil je dit doen. Hier kan men dus lelijk het hoofd aan stoten, een kleine misser van Nissan.



Het rijden

De nieuwe Nissan Qashqai staat op een volledig nieuwe bodemplaat, die Nissan samen met Renault heeft ontwikkeld. De Fransen gebruiken het platform in de toekomst voor de nieuwe MÃ©gane (2008) en de SUV Koleos die aan het einde van dit jaar in productie gaat. De Qashqai zit hier letterlijk en figuurlijk tussenin. De Qashqai uit deze test is de zwakst gemotoriseerde benzine die leverbaar is, deze 1.6 levert 115pk bij 6000 toeren per minuut. Om maar direct met de deur in huis te vallen; dat maakt van de 1272kg zware Qashqai alles behalve een racemonster. De zestienhonderd heeft het zwaar voorin en dat laat hij bij hogere toeren maar al te graag merken, en juist bij hogere toeren is hij beter bij de les. Op constante snelheid is de krachtbron rustig van loop en dringt er weinig geluid door naar het interieur. Accelererend, en dan vooral boven de 4.000 toeren per minuut, dringen de klanken van de krachtbron vrij fel door in het interieur.

De superieure rijeigenschappen die deze nieuwe Nissan kenmerkt zijn te danken aan het lagere zwaartepunt en de goed geslaagde onderstelafstelling (een traditioneel zwak punt van bijvoorbeeld de Hyundai Tucson en Kia Sportage). De auto ligt als een rots op de weg, ook wanneer er een lange bocht wordt genomen zoals op een klaverblad. Ook de besturing is lekker direct maar niet heel communicatief. Het idee om direct met de voorwielen in aanraking te zijn is er totaal niet in deze crossover, en dat is toch wel een gemis bij een auto met zo'n scherp weggedrag. De Qashqai rijdt hierdoor niet zo scherp als een Focus, maar de rijeigenschappen zijn zeker geen reden om de Nissan te laten staan. Het stuur houdt overigens lekker vast en heeft een verdikking waardoor de duimen goed in de kwart-voor-drie stand kunnen functioneren. De bedieningsknoppen zijn fijn te bedienen. Het zijn er niet te veel, het broodnodige zit erop waaronder cruise control, telefoon en radiobediening.

Schakelen doet de Qashqai ietwat stroef, en het is soms zoeken naar de juiste versnelling bij het aanroeren van de bak. Vooral de tweede versnelling is niet bepaald de subtielste en doet helaas afbreuk aan het rijplezier. De remmen doen het in de Qashqai uitstekend en geven de bestuurder vertrouwen in de auto. De koppeling heeft aan de ene kant een gemakkelijke bediening, aan de andere kant vraagt hij veel gewenning wanneer er uit een andere wagen wordt overgestapt. De koppeling kan veringetrapt worden en werkt erg licht. Tegendruk biedt hij niet tot nauwelijks op het punt dat de auto gaat rollen, wat overigens nagenoeg bovenaan zit. Hierdoor wordt er in eerste instantie veel meer gas gegeven dan noodzakelijk is. De gereden zestienhonderd kan zelfs gereden worden zonder gas te geven bij het weggrijden, net zoals bij veel diesels het geval is.

De strakke demping die de goede rijeigenschappen veroorzaakt heeft ook zo zijn keerzijde. De auto is, bij vooral korte oneffenheden, nogal stoterig. Korte maar hevige verkeersdrempels, bijvoorbeeld in een woonwijk, zijn niet aangenaam voor het comfort. Lange oneffenheden worden ook niet bepaald glad gestreken, maar daar heb je minder erg in. Het verbruik schommelde nogal in de testperiode, maar kwam op een gemiddelde uit van circa 8 liter per 100km (1:12.5). Volgens de fabriek zou de Qashqai

NISSAN Nissan Qashqai 1.6 Visia Look

met de lichtste benzinekrachtbron gemiddeld 6,7 liter per 100km verbruiken.



© Rijtesten.nl

Slot

De Qashqai is een neutraal vormgegeven auto. Hij is best aangenaam om naar te kijken en om mee te rijden, en zal in ieder geval een nieuwe impuls geven aan het Japanse merk, dat met de wat fletse Almera tien jaar lang een weinig vooraanstaande rol heeft gespeeld in het segment van de middenklassers. Theoretisch zou het design van de Nissan Qashqai alle kanten op kunnen, maar de reacties op de Qashqai zijn overwegend positief.

De Qashqai is niet echt een koopje in vergelijking met zijn rivalen uit het C-segment, maar wel een interessant alternatief voor voorwielaangedreven SUV's, die plomper en duurder zijn en waarvan de krachtiger en dorstigere motoren uiteindelijk maar weinig

extra rijplezier bieden. De gereden 1.6 Visia Look heeft, zoals de naam zegt, het optionele Look pakket aan boord wat de prijs verhoogt naar €24.230. Hiervoor staat er een auto voor de deur die eens flink anders is als die van de buurman, goede rijeigenschappen kent, niet vies is van een langdurig ritje en ook als diesel (1.5 dCi en 2.0 dCi) absoluut een interessant alternatief is in de leasemarkt.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Goede rijeigenschappen voor een € crossover
- + Zitcomfort is prima
- + Veel bergruimte

Min

- 6-gerige versnellingsbak
- Stugge demping
- Achterklep is niet te laag