



Dirk-Jan Dalhuisen  
18 januari 2014

## Invasie

Zeven jaar geleden ontketende Nissan met de Qashqai een regelrechte crossover-invasie. De duffe Almera was in ã©ã©n klap vergeten en hoewel de crossovers ineens als paddenstoelen uit de grond schoten, bleef de Qashqai verkopen als een tierelier. Nu 'ie z'n sporen meer dan verdiend heeft, mag de eerste Qashqai van z'n pensioen gaan genieten en neemt een nieuwe generatie het stokje over. Binnenkort staat 'ie bij de dealer; wij reden 'm alvast in en rond Madrid.



## Voor niemand bang

En kijk 'm eens stoer zijn, die nieuwe Qashqai! Zo cute en aaibaar als het origineel was, zo zelfverzekerd oogt de nieuwe. Z'n frisse neus kijkt met een intimiderende blik de wereld in en ook van opzij lijkt de 'QQ' met z'n brede schouders en hoge taillelijn voor niemand bang. De knik in het achterste zijruitje is typisch Qashqai-erfgoed, terwijl de achterkant met z'n platte, brede lichtunits juist wel iets van die andere Japanner - de CX-5 - weg heeft. Al met al staat er toch een auto met een behoorlijk andere uitstraling, en dat terwijl de nieuwe Qashqai maar 5 cm langer, 2 cm breder en 1,5 cm lager werd. Flinke 19 inch wielen maken het plaatje af. Alleen al om die mooie wielen zou je haast blind gaan voor de topversie Tekna, die standaard over deze velgen beschikt.

Â

Voor vijf mille minder - vanaf 23.150 euro - staat de instap-Qashqai in de prijslijst. Met ESP, airco, cruise control, radio / CD-speler en Hill Start Assist is zo'n Visia ook al best goed uitgerust. Voor 900 euro extra krijg je de Acenta, die met zaken als automatische airco, licht-, regen- en parkeersensoren, een lederen stuurwiel en 17

inch lichtmetaal net even wat beter in z'n spulletjes zit. Weer een stapje hoger - en 1.800 euro duurder - vind je de Connect Edition, die bovendien beschikt over een glazen panoramadak, een uitgebreid Nissan Connect multimediasysteem en een handjevol rijhulpjes. Aan de top staat de Tekna, die je in ruil voor nog eens 2.250 euro trakteert op lederen bekleding, stoelverwarming, LED-koplampen en het hele arsenaal aan veiligheidssystemen ('Safety Shield'), rijassistenten en camera's.



## Grote stappen tegelijk

Vooral vanbinnen is de Qashqai er met grote stappen tegelijk op vooruitgegaan. Het dashboard oogt een stuk strakker dan dat van de vorige generatie en zowel de afwerking als het materiaalgebruik (en daarmee ook de algehele look and feel) staat op een veel hoger plan - Nissan lijkt zich duidelijk bewust van wat de Europese automobilist anno 2014 verlangt. Ergonomisch steekt de Qashqai doordacht in elkaar: knopjes laten zich intuïtief bedienen, klokken en displays zijn eenvoudig afleesbaar en ook de menustructuur van het multimediasysteem is geen doolhof waarin je snel verdwaalt. Minpuntjes zijn er helaas ook: zo zorgt het oplopende achterste zijruitje voor

# NISSAN Nissan Qashqai 1.2 DIG-T 115 Tekna

een forse dode hoek en hadden de zittingen van de voorstoelen best iets langer gemogen.

Ondanks die korte zittingen is de zitpositie an sich helemaal niet zo verkeerd: de zijdelingse steun is namelijk wel goed voor elkaar, evenals de ondersteuning van je rug. Lijf en leden hebben volop de ruimte - zowel voorin als op de achterbank - en ook losse spulletjes verdwijnen met speels gemak in de Qashqai. Voorheen kon je zelfs met z'n zevenen op pad, maar de Qashqai+2 heeft z'n twee achterste stoelen afgestaan aan de X-Trail en is nu van het toneel verdwenen. Voordeel daarvan is wel dat je nu altijd de volle mep aan bagage kunt meenemen. Met 439 liter slikt de Qashqai een vrij gemiddelde hoeveelheid koffers, maar dankzij een in hoogte verstelbare bodem en een in delen neerklapbare achterbank is die ruimte wel lekker praktisch en flexibel.



## Range Roversje pesten

Over flexibel gesproken: de bagagevloer is omkeerbaar en heeft aan één kant een makkelijk schoon te maken oppervlak - handig voor modderlaarzen. Goed bedacht, al



# Nissan Qashqai 1.2 DIG-T 115 Tekna

zullen er maar weinigen zijn die met hun Qashqai gaan Range Rovers pesten. De meeste Qashqai's zijn dan ook 'gewoon' 2WD's; enkel de 1.6 dCi is (tegen een meerprijs van 3.000 euro) verkrijgbaar met All Mode 4x4-i vierwielaandrijving. Dat de Qashqai liever op de weg dan in de zandbak speelt, blijkt ook wel uit de aandacht die Nissan heeft besteed aan de - toch al niet verkeerde - rijeigenschappen. De heren technici hebben veel energie gestoken in het verder verbeteren daarvan, en daarbij is zelfs met een schuin oog naar de spectaculaire GT-R gekeken. Dat belooft wat!

Het technische vernuft dat schuilgaat achter Chassis Control - de 'paraplu' waaronder Nissan de diverse rijassistenten samenbrengt - laten we even voor wat het is. Veel interessanter is het praktische effect van die systemen: Active Ride Control en Active Trace Control waken over de stabiliteit van de Qashqai, achtereenvolgens op oneffen wegdek en in bochten. Klinkt veelbelovend, maar hij maakt het ook waar: voor een auto met zo'n hoog zwaartepunt laat de 'QQ' zich strak en met een redelijke dosis gevoel door de bocht dirigeren. Daar staat wel tegenover dat de Japanner zich met name op korte oneffenheden ontpopt als een vrij stug afgestelde auto - moet je van houden. Met een maatje kleinere banden en op strak asfalt zet de Qashqai een wat vriendelijker gezicht op.



## Stemmingwisseling

Vooralsnog staan er twee diesels (de 1.5 dCi met 110 pk en de 1.6 dCi met 130 pk) en één benzinevariant (de 115 pk sterke 1.2 DIG-T) op het menu - stuk voor stuk bekende motoren. Gevoelsmatig lijkt vooral die 1.2 wat aan de krappe kant, maar dat blijkt in de praktijk nog enigszins mee te vallen. Een sprintkampioen is 'ie niet, maar toch weet het blokje de vaart best aardig in de Qashqai te houden. Voor een vlotte tussenacceleratie ben je in het glooiende Madrileense achterland wel genoodzaakt om soms even terug te schakelen. In ons vlakke Nederland zou de 1.2 DIG-T zich normaal gesproken makkelijker moeten kunnen handhaven. Wie desondanks toch liever wat meer vermogen achter de hand heeft, moet nog even geduld hebben: later dit jaar voegt Nissan een 150 pk sterke 1.6 DIG-T aan het programma toe.

Waar de 1.2 DIG-T vooral loskomt in de hogere toerenregionen, is de 1.5 dCi dieselmotor - goed voor 20% bijtelling - juist bij lage toerentallen op z'n best. Ook in deze dieselmotor schuilt geen snelheidsduivel, al heeft 'ie wel voldoende trekkracht in huis voor een adequate inhaalmanoeuvre. Wat de DIG-T en de dCi gemeen hebben, is

dat ze aangenaam stil zijn. Vraag je wat meer van de 1.5 dCi, dan slaat de stemming echter om en laat het blok zich juist vrij duidelijk horen. De sterkste diesel - de 1.6 dCi met 130 pk - is wat dat betreft een stuk beter gemanierd en beschikt daarnaast over meer reserves. Al met al een erg fijne aandrijflijn, die bovendien als enige verkrijgbaar is met een CVT-automaat (€ 2.500 euro). Een prettige combinatie, temeer omdat het typische CVT-gejoel in de Qashqai schittert door afwezigheid.



QASHQAI

## Qashqow

Na een tweedaagse kennismaking met de nieuwe Qashqai kunnen we gerust stellen dat Nissan weer een dijk van een auto heeft neergezet. De Japanners lijken glansrijk geslaagd in hun doelstelling om hun crossover te verbeteren. Het design is weer helemaal bijdetijds, het interieur werd veel hoogwaardiger en met het ruime aanbod veiligheidssnufjes en rijassistenten is de Qashqai de meeste van z'n directe concurrenten de baas. Daarbij is de auto goed uitgerust, zonder dat 'ie zichzelf uit de markt prijst. Voor de snelle beslisser is de 1.2 DIG-T er zelfs als gelimiteerde full option Premier Edition.



# Nissan Qashqai 1.2 DIG-T 115 Tekna

Onder normale omstandigheden maken diezelfde 1.2 DIG-T en de beide 1.5 en 1.6 dCi dieselmotoren ieder op hun eigen manier indruk, al is het jammer dat de instapbenzine bij tussensprintjes op z'n tandvlees loopt en dat de lichtste diesel in soortgelijke situaties wat lawaaiig is. Ze voldoen allebei, maar daarmee is ook alles gezegd - geen twijfel dus over het bestaansrecht van de 1.6 dCi. Het onderstel is strak, maar alleen op korte oneffenheden gaat dat ten koste van het rijcomfort. Al met al kan de Qashqai er weer jaren mee vooruit en heeft 'ie veel in huis om opnieuw een echte 'Qashqow' te worden.

## Plus

- + Uitgebalanceerde rijeigenschappen
- + Hoogwaardig en ruim interieur
- + Goede uitrusting tegen nette prijzen

## Min

- Voorstoelen iets te kort
- Dode hoeken achterzijde
- Stug op korte oneffenheden