Bjorn Blokzijl
22 oktober 2018

Downsizing 1.3

Dat autofabrikanten samenwerken, wisten we uiteraard al jaren. De resultaten zijn duidelijk zichtbaar op de Nederlandse wegen, waarbij de drieling bestaande uit een Toyota, CitroÃ«n en een Peugeot het meest markante voorbeeld is. De gelijkenis is bij deze auto's bij twee van de drie niet alleen in het interieur te zien, maar ook lijken de carrosseriedelen voor 95% uitwisselbaar. Renault en Nissan werken al jaren samen, wat geresulteerd heeft in een uitwisseling van krachtbronnen en platforms en er is leentjebuur gespeeld om bij de Ã©Ã©n een B-segmenter op de markt te brengen en bij de ander een compacte SUV aan het gamma toe te voegen. Maar daar blijft het niet bij. Door de toevoeging van een derde, Duitse loot in de samenwerking is er een geheel nieuw motorpalet in ontwikkeling, inmiddels al te vinden in de nieuwe Mercedes-Benz A-Klasse en een aantal Renaults. Nu is ook de populaire Nissan Qashqai aan de beurt om de compacte vierpitter te gebruiken. Vanaf eind november staat hij bij de dealer, maar wij reden hem alvast op het Iberisch schiereiland.

Uiterlijk onveranderd

Waar Renault in Europa pionier was op het gebied van MPV's met de Scenic, was het Nissan die vriend en vijand verraste met een compacte SUV die als opvolger van een hatchback C-segmenter moest dienen. Hoewel iedereen destijds zijn twijfels had over het verdwijnen van de Almera, is de stap van de Japanners de juiste geweest. Vanaf 2007 verkocht het Japanse merk in Nederland namelijk al ruim 65.000 exemplaren van de Qashqai. Deze aansprekende verkoopcijfers komen mede op het conto van zijn onderscheidende uiterlijk. Inmiddels wordt de gefacelifte versie van de tweede generatie verkocht en ook deze is onverminderd populair. Dankzij een opfrisbeurt vorig jaar is hij weer helemaal bij de tijd en kan hij er weer een paar jaar tegenaan. De wijziging van het motorenpallet is voor Nissan daarom geen aanleiding om het ontwerp nogmaals tegen het licht te houden.

Drie keer verschillend

Toen de eerste generatie Qashqai werd afgelost door de tweede, was de basismotor de bijna 1.200 cc grote vierpitter met 115 pk en 190 Nm koppel. De tweede benzinemotor die je kon kiezen, was de DiG-T 163 die zijn vermogen uit een geblazen 1.618 cc haalde. Beide motoriseringen worden nu vervangen door twee varianten van dezelfde motor: de 1.3 DiG-T. De Ã©Ã©n heeft 140 pk en de ander heeft er 160. Op zich lijken de verschillen zich te beperken tot die 20 paarden die onder de motorkap hun plek gevonden hebben, maar niks is minder waar. Kies je voor de sterkste variant, dan heb je de keuze tussen een handgeschakelde versie Ã©n een automaat met dubbele koppeling. Verlang je een 140 pk sterke uitvoering met een automatische transmissie, dan kom je helaas van een koude kermis thuis. Daarnaast is het koppel van de topmotorisering iets hoger - 240 Nm voor de 140 pk sterke variant, 260 Nm voor de handgeschakelde 160 en zelfs 270 Nm met de DCT - en mag hij 200 kg mÃ©Ã©r - 1.500 kilogram in totaal - trekken. Vooral voor degene die regelmatig met een aanhanger rijdt, is de sterkste variant dus interessant.

Basis is al prima

Tijdens het rijden valt wederom op dat de Qashqai bovengemiddeld lekker stuurt en schakelt. Om met het eerste te beginnen, de voorwielen volgen precies de commando's van het lekker zwaar sturende stuurwiel. Veel van de concurrenten weten bij deze carrosserievariant niet de directheid van het sturen over te brengen als bij de Nissan. Daarbij valt op dat de auto weinig overhelt. Zelfs op snel genomen op- en afritten Ã©n op krappe haarspeldbochten blijft de Qashqai stabiel en geeft hij een hoop vertrouwen. Normaliter is een basismotor niet degene die we zouden kiezen als we een blik nemen in de brochure. Toch blijkt in de praktijk dat de 140 pk sterke 1.3 DiG-T ruim genoeg rijplezier biedt voor mÃ©Ã©r dan de gemiddelde consument. Dit blijkt vooral uit de eenvoud van acceleratie op behoorlijk steile hellingen in zelfs de derde versnelling.

Vaak is de basismotor juist de motor die je naast je neerlegt, maar in de Qashqai zouden we hem aanraden. Met een eigengewicht van maximaal 1.435 kg Ã©n 140 pk is de combinatie ruim voldoende voor de Nederlandse markt. In net iets meer dan 10 seconden zit je op de 100 km/u en houdt de versnelling op bij zo'n 190. De sterkste

variant biedt in de praktijk niet heel veel meer acceleratie of soepelheid. Toch is hij vanuit stilstand - op papier - een stuk sneller. Daarbij heeft hij als enige de keuze tot een automaat. Juist die DCT - die van Mercedes-Benz afkomstig is - maakt het tot een flink pluspunt voor deze versie. Zoals we gewend zijn, schakelt de automaat met dubbele koppeling snel Ã©n soepel. Dit werkt in het voordeel in zowel het stadsverkeer als de krappe haarspeldbochten in de Spaanse bergen.

Mobiele bestemming

Leg je de prijslijst van de Qashqai met de 1.3 DiG-T naast die van zijn voorganger, dan valt op dat je wat meer betaalt voor hetzelfde uitrustingsniveau. Voor alle uitrustingsniveau's is er een meerprijs van 1.750 euro. De basisuitvoering 'Visia' is hier een uitzondering op met een verhoogde prijs van 1.400 euro. Voor 28.390 euro staat er een Qashqai met 140 pk op de oprit en voor 33.390 euro heb je 20 pk extra onder de rechtervoet. Hierbij moet wel in ogenschouw worden genomen dat de sterkste variant niet als 'Visia' geleverd wordt. De automaat kost 2.550 euro meer dan de handgeschakelde 160 pk versie.

Naast een nieuwe aandrijflijn is de Qashqai per direct te bestellen met het nieuwe multimediasysteem. In de loop van de komende jaren zal dit systeem ook in de andere modellen verschijnen. Bij veel van de concurrenten zijn veel handigheden al geÃ¯mplementeerd, maar nu kun je ook in de Qashqai inzoomen met de typische vingerbewegingen die op de mobiele apparaten bekend zijn en kun je ook op een dergelijke manier 'swipen' tussen de verschillende menu's. Daarnaast zijn er diverse menu's die je naar wens kunt personaliseren en is het navigatiesysteem voorzien van 3D-beelden van herkenbare gebouwen. Het lijkt allemaal zo eenvoudig, maar het is zeker nog geen gemeengoed dat je van een mobiele telefoon een berichtje kunt versturen met daarin een adres. De auto neemt vervolgens deze bestemming op in het navigatiesysteem en als je instapt, stuurt hij je naar de gekozen plek. De aanpassingen lijken beperkt, maar in de praktijk werkt het geheel toch net wat fijner dan voorheen. Gelukkig zijn zaken als een 360-graden-camera nog steeds aanwezig en is het totaalpakket nu weer helemaal op orde.

NÃ³g meer succes in het verschiet

Hoewel de huidige generatie van de Qashqai alweer vier jaar op de markt is, doet hij nog geenszins verouderd aan. De recente opfrisbeurt heeft de auto goed gedaan en het basisontwerp met de scherp aangezette lijnen op de flanken is nog steeds actueel. Hoewel de bestaande motoriseringen ons best konden bekoren, bleek de consument wat meer eisen te hebben. 140 Pk is blijkbaar juist wat de veeleisende consument in zijn of haar Qashqai wil hebben. Dit blijkt ook uit de kilometers die we maakten tijdens de korte test met de nieuwe motor. Met de nieuwe basisuitvoering - dus met 140 pk - voldoet hij geheel aan de wensen en verlang je eigenlijk niks meer. Waar we onze bedenkingen hadden bij een dergelijke basismotor, blijkt het in de praktijk een erg fijne metgezel te zijn. De Qashqai was al een verkoopsucces, maar dankzij de nieuwe motor lijkt nog meer succes hem niet meer in de weg te zitten .

Plus

+ Heerlijke aandrijflijn
+ Ontwerp nog steeds fraai
+ Fijne update van het navigatiesysteem

Min

- Automaat alleen beschikbaar met 160 pk
- Meerprijs ten opzichte van voorganger