



Pionier

De Nissan Qashqai is niet zomaar een auto, niet een nummer van een willekeurige autofabrikant. Nee, de Qashqai staat voor een nieuw tijdperk en een revolutie in de complete autosector. Een transformatie van wereldniveau waarvan we nog dagelijks de gevolgen terugzien. Nissan bracht namelijk als allereerste fabrikant een middenklasse cross-over op de markt. Een gezinsauto met stoere look, maar zonder de bijbehorende power en kosten. Het werd een regelrechte wereldhit. Het Japanse succesnummer bleef echter niet onopgemerkt bij de concurrentie. In de afgelopen jaren is het segment van de middenklasse cross-overs werkelijk ontploft. En de concurrentie is sterk, heel sterk. Zal de nieuwe, derde generatie, Qashqai genoeg vernieuwing bieden om opnieuw de grote pionier te worden?



Strakgetrokken

Waar de aibaarheidsfactor van de eerste generatie nog flink hoog lag, had de tweede generatie al een stukken stoerder uiterlijk. De nieuwe derde generatie doet daar nog een schep bovenop. De lijnen zijn dikker aangezet en de vormen hoekiger en krachtiger. Kijk maar eens naar de V-vorm rond het Nissan logo aan de voorzijde. Deze is bij iedere generatie van de Qashqai gegroeid en ook nu weer herkenbaarder en sterker aanwezig.

Vanaf nu is er ook two-tone lak verkrijgbaar op de auto. De auto kan besteld worden met een zwart dak en een aansluitende carrosserielak naar keuze. Zeker in combinatie met de grote 20 inch wielen staat hier een zeer aantrekkelijk geheel dat op basis van uiterlijk al veel consumenten over de streep zal gaan trekken. De achterzijde is voor het grootste gedeelte een kopie van de vorige Qashqai, nieuw zijn we de letters QASHQAI die nu pal in het midden van de achterklep te vinden zijn. Dit is gedaan om meer symmetrie in het geheel te krijgen.

Waar vrijwel iedere autofabrikant zijn auto's bij de komst van een nieuwe generatie doet groeien, zijn de buitenmaten van de Qashqai vrijwel identiek gebleven aan zijn voorganger. Veel consumenten gaven aan tevreden te zijn met de huidige maatvoering; voor Nissan reden genoeg om daar letterlijk (bijna) niets aan toe te voegen.



Tikje ruimer

De buitenmaten mogen dan wel gelijk zijn gebleven, aan de binnenzijde lijkt de ruimte toegenomen. Door een nog slimmere indeling en het verruimen van de wielbasis zijn extra millimeters vrijgekomen die vooral ten goede komen aan de passagiers op de achterbank en aan het volume van de kofferbak. Het kofferbakvolume is toegenomen van 430 liter naar 504 liter. Daarmee is het nog steeds niet de grootste in zijn klasse. De Hyundai Tucson biedt bijvoorbeeld 577 liter en de Volkswagen Tiguan zelfs 615 liter.

De passagiers op de achterbank pakken net iets meer plek voor de knieën mee. Voor hoofd en benen is voldoende ruimte, ondanks het forse panoramadak dat in ons

testmodel is gemonteerd. De plek waar je wilt zitten is natuurlijk voorin. Vooral de bestuurderstoel valt te beminnen. Met een massagefunctie, stoelwangen die je in bochten stevig in je stoel houden en veel elektrische verstelmogelijkheden is er voor iedereen meer dan genoeg comfort. Eenmaal plaatsgenomen op de bestuurderstoel kijk je uit op twee digitale schermen plus een groot head-up display, geprojecteerd op de voorruit. Het scherm achter het stuur is beperkt te personaliseren en biedt een gigantische bron van informatie. Nadeel is dat het daarmee snel onoverzichtelijk kan worden. Voor dezelfde informatie kan je ook terecht in het centrale hoofdscherm op het dashboard. Dit is fijn hoog geplaatst zodat je je ogen minimaal van het wegdek hoeft te halen voor de bediening. Zeer prettig zijn de fysieke toetsen die zijn gebleven, zodat er met een simpele druk op de knop tussen de verschillende functies kan worden genavigeerd. Tot onze spijt zien we nog wel veel terug van de voorgaande indeling en graphics van het systeem, hier zijn amper vernieuwingen in aangebracht ten aanzien van het vorige model. Vooral de navigatiekaart is onduidelijk en een strakke hoofdmenustructuur ontbreekt. Gelukkig is de oplossing nabij. Wie veel werkt met Apple Carplay of Android Auto kan namelijk het design van Apple of Android op het scherm toveren, dit is stukken helderder en moderner dan de standaard Nissan software.



Sterke verbeteringen

Voor dit moment is er enkel een 1.3-liter benzinemotor leverbaar voor de Qashqai. Deze wordt in alle gevallen ondersteund door een 12V Mild-Hybrid-systeem. Dit zorgt voor extra koppel tijdens het accelereren, langer uitschakelen van de motor bij stilstand en sneller herstarten. Vegen we deze voordelen bij elkaar dan zorgt dit voor een verminderde CO₂-uitstoot van 4 gram per kilometer en daarmee ook een verminderd brandstofgebruik.

De twee beschikbare vermogensvarianten zijn de 140 pk of de 158 pk. De eerste kan enkel worden geleverd met een handgeschakelde versnellingsbak. De automaat is voorbehouden aan de hogere vermogensvariant waarbij afscheid is genomen van de fijne DCT versnellingsbak uit de vorige generatie. Nissan heeft de keuze gemaakt terug te stappen naar een vernieuwde versie van Xtronic-transmissie waar gebruikt wordt gemaakt van een duwband (CVT). Gelukkig hebben de ingenieurs van Nissan hun hersens gebroken op deze nieuwe variant van de Xtronic. Hij komt namelijk veel beter uit de verf dan in zijn voorganger en de acceleratie loopt stukken soepeler. In het

dagelijks verkeer kom je als doorsnee bestuurder weinig tekort met beide vermogensvarianten. Ben je een erg sportieve rijder dan zal de Qashqai niet de beste keuze zijn. Tijdens snelle acceleraties met de Xtronic reageert de auto niet altijd even accuraat en, het zij beperkt, zijn loeiende CVT geluiden op de achtergrond hoorbaar.

Tijdens het rijden zijn er een aantal zaken naast de transmissie die opvallen. Zo kan het stuur erg ver naar je toe worden getrokken wat de rijbeleving ten goede komt. Nissan biedt vanaf nu het CMF-C-platform aan in de Qashqai. Dit nieuwe platform is een sterke vooruitgang op het voorgaande onderstel. Er is duidelijk te merken dat er meer gevoel zit in het stuurwiel en er is meer contact is met het wegdek onder je. Vooral tijdens bochtige wegen hebben we een fijne auto aan de Qashqai. Dit komt niet enkel door het fijne stuurgevoel maar ook door de goede zijlingse steun van de stoelen. Fijne verbeteringen!



Keurig in het gelid

Japan mag dan wel het land zijn van de rijzende zon, deze zon gaat niet voor niets op.

De vanafprijs van de nieuwe Qashqai ligt op 33.540,- euro. De uitrustingsniveaus lopen van de Visia, Acenta, N-connecta, Tekna tot aan Tekna Plus. Standaard wordt de auto uitgerust met lichtmetalen 17 inch wielen, LED-verlichting, cruisecontrol en veel veiligheidssystemen. De meest volle variant waarmee wij vandaag op pad zijn kost je 47.840,- euro en biedt werkelijk alles wat je hart begeert.

Nissan kondigt aan te komen met een nieuwe aandrijvingsvariant met de naam e-POWER. Hierbij wekt een 158 pk sterke benzinemotor energie op voor een 190 pk sterke elektromotor. De benzinemotor zal dus niet rechtstreeks de aandrijving op zich nemen, maar enkel functioneren als generator voor de elektromotor. Deze aandrijvingsvariant zal pas later op de Nederlandse markt verschijnen.

De prijzen van de Qashqai zijn vrij concurrerend binnen het speelveld van de C-segment cross-overs. Nemen we bijvoorbeeld de Hyundai Tucson dan zal je vanafprijs een paar tientjes hoger liggen en de prijs voor de dikste uitvoering een paar tientjes lager. De Seat Ateca start met een lagere prijs van 28.100,- euro, kleden we beide auto's aan met vergelijkbare opties dan schelen ze slechts enkele honderden euro's. Auto's als de Maxda CX-5 en Volkswagen Tiguan zijn duurder maar bieden voor dit geld ook net meer luxe.



Ideale allrounder

De monopolypositie van 2007 ligt ver achter ons. Een goede auto bouwen is tegenwoordig niet genoeg om de veeleisende consumenten richting de showroom te trekken. Auto's moeten uitblinken op de meest uiteenlopende vlakken. Daarbij gaat ook design voor de consument een steeds belangrijkere rol spelen. Met die reden zien we dat autofabrikanten hun best doen om de auto een zo opvallend mogelijk uiterlijk mee te geven. Gevaar is de smaakgevoeligheid die een uitgesproken uiterlijk met zich meebrengt en wat dus ook tegen je kan werken.

En hoe verhoudt de nieuwe Qashqai zich tussen al het geweld? Nissan heeft het heel slim aangepakt door hun oor goed te luisteren te leggen bij de consument. Alle feedbackpunten van de voorgaande generatie zijn verbeterd in deze nieuwe uitvoering. Neem de grotere displays, de toegenomen been- en kofferruimte, het fijnere stuurgevoel en de mild-hybrid technologie. Goede en krachtig punten van de vorige generatie als de grootte van de auto en specifieke onderdelen van het design zijn behouden gebleven, omdat de consument hierom vroeg. Kortom, alle onderdelen die

verbetering nodig hadden doen het nu daadwerkelijk beter. Een slimme keuze! Want juist dat maakt de Qashqai de meest ideale allrounder van het middenklasse cross-over segment.

Plus

- + Allrounder
- + Fijnere rijbeleving
- + Fysieke knoppen in interieur

Min

- Verouderde software infotainment
- Beperkte kofferruimte