



Bjorn Blokzijl
9 november 2011

Diesel op herkansing

Toen Nissan in 2007 de Qashqai aan het publiek toonde, stond de wereld op z'n kop; de allereerste cross-over in het middenklasse segment was geboren. SUV's waren destijds uitermate populair, maar kenden nadelen zoals een hoog brandstofverbruik en ook de grootte van dergelijke auto's werd niet door iedereen toegejuicht. Met de Qashqai, wat in principe de opvolger is van de saai vormgegeven Almera, bieden de Japanners wel de lusten, maar niet de lasten van een SUV. Direct was de auto een verkooptopper en werden er in het eerste jaar, ondanks problemen met lange levertijden, 9.000 exemplaren aan de Nederlandse autokoper verkocht. Om deze verkopen op peil te houden is de Qashqai in 2009 gefacelift en werd een +2 aan het modelprogramma toegevoegd voor degene die 3f meer bagageruimte eist, 3f twee extra zitplaatsen geheel achterin nodig heeft. Begin 2010 testten we de geheel vernieuwde middenklasser van Nissan al, met de twee liter diesel. Deze motor - en

NISSAN Nissan Qashqai 1.6 dci Tekna

tevens ook de 1.5 dci - wordt, geheel in de trend van downsizing, vervangen door een nieuwe 1600 cc turbo-diesel. Begin volgend jaar wordt deze auto leverbaar in Nederland, maar wij konden hem al rijden in en om het Spaanse Malaga.



Stoerste middenklasser

Qua uiterlijk loopt de Qashqai helemaal in de pas met de huidige mode in autoland. Scherpe lijnen en uitgeklopte wielkasten geven de auto een modern en robuust uiterlijk, waarbij de extra lengte van de +2 ten opzichte van de 'normale' Qashqai de uitstraling verrassenderwijs nauwelijks beïnvloedt. Zoals gezegd biedt de auto wel de lusten maar niet de lasten van de typische SUV's: een hoge zit, overzichtelijk en het gevoel 'king of the road' te zijn, maar aan de andere kant is de auto niet veel langer dan een Golf en zuinige benzine- en dieselmotoren houden het verbruik op een acceptabel niveau. Grote " optionele " lichtmetalen velgen, de tevens optionele metallic lak en

de contrasterende aluminiumkleurige dakrails maken het totaalplaatje aan de buitenzijde af.



Ruimte voor zeven

Het binnenste is een wat ander verhaal. Hoewel de gekozen materialen ruim voldoende van kwaliteit zijn en de ergonomie tip-top in orde is, ziet het geheel er weinig sprankelend uit. Waar middenklassers tegenwoordig steeds moderner en bijzonderder gevormde dashboards en middenconsoles hebben, heeft Nissan gekozen voor een eenvoudig design. Ook is het navigatiesysteem waar de testauto van is voorzien niet ultramodern, maar doet het wel precies waar het voor gemaakt is: op een duidelijke manier vertellen wat de weg naar de bestemming is. Ronde ventilatieroosters geven het interieur, net als de ronde knoppen van de "zeer prettig te bedienen" klimaatcontrole, nog wel 'jeu'. Qua ruimteaanbod heeft Nissans' troef in het B-segment

een grote voorsprong op zijn direct concurrenten. Zowel voorin als achterin is voldoende plek voor bestuurder en passagiers. Al heb je zelfs bij de vijfzits Qashqai weinig klagen over de bagageruimte, als de +2 zijn twee extra zetels in de bodem verstopt heeft is er zelfs een enorme bagageruimte van ruim 500 liter beschikbaar. Is die auto omgetoverd tot een zevenzitter, dan is die ruimte uiteraard beperkt, maar een aantal tassen kunnen nog wel mee. Wat het ruimtegevoel voorin enigszins beperkt is het ontbreken van de hoogteverstelling van de bijrijderstoel. Langere mensen zitten voor hun gevoel een stuk hoger dan de bestuurder en ook het dak komt dicht bij je kruin. Een paar centimeters lagere zit en het probleem zou opgelost zijn.



Aangename metgezel

Met een SUV-uitendlijk verwacht je geen uitblinkende rijeigenschappen, maar die gedachte verdwijnt als sneeuw voor de Spaanse zon op de bochtige bergweggetjes

tussen sinaasappelvelden en vervaarlijke ravijnen. Waar de meeste hoger op de poten staande auto's Ã³f overhellen, Ã³f keihard geveerd zijn, is bij de Qashqai gekozen voor de gulden middenweg. Bij hard remmen en langere snel genomen bochten hangt de auto ietwat in de veren en op richels en gaten in de weg voel je de stuggere vering, maar in beide gevallen is het nooit hinderlijk of gevaarlijk. In de test van de auto met de tweeliter diesel waren we redelijk tevreden over de kracht die deze motorisering op de wielen zette, maar was het geluidsniveau te hoog. Qua kracht is de 1.6 dci op papier de mindere met 130pk ten opzichte van de 150pk van de 2.0dci, maar het koppel is eender (320nm). Op papier is het verschil zichtbaar, in de praktijk heb je nooit het gevoel met een minder sterke motor onderweg te zijn. Op zowel de snelweg als bij acceleraties reageert de motor goed op het gas en geeft de auto ruim voldoende snelheid, waarbij het verlangen naar meer vermogen eigenlijk nooit naar boven komt. Waar de 2.0 dci een lawaaiig beestje is, valt de stilte zowel in als buiten de auto op. Bij acceleratie is uiteraard te horen dat je met een dieselmotor onderweg bent, maar bij constante snelheid overheerst een serene rust en hoor je enkel de geluiden van de banden en het windgeruis.



Minder is meer

Downsizing is de trend van de afgelopen twee jaar. Hoewel het vermogen, ten opzichte van de motor die de 1.6 dci vervangt, lager is, merk je dat tijdens het rijden niet. Qua geluidsniveau en verbruik is er een duidelijke verbetering merkbaar en mede door het lichtere motorblok stuurt en remt de auto ook een fractie beter. In het heuvelachtige Spaanse land zijn de 130 pk en 320 nm ruim voldoende, wat voor het vlakke landschap in Nederland en België goede verwachtingen schept. Hoewel de auto behoorlijke stijgingspercentages heeft moeten overwinnen, kwam het testverbruik uit op 6.3 liter/100 km. Wederom zal dit in Nederland een stuk lager gaan uitvallen, wat gezien de grootte en de vorm van de Qashqai een nette score is. De nieuwe 1.6 dci zal vanaf begin 2012 leverbaar zijn en vervangt dan zowel de 1.5 dci en de 2.0 dci. Voor een geringe hogere investering ten opzichte van de 1.5 kan er een krachtigere, zuinigere en strak rijdende middenklasser gereden worden. Downsizing krijgt door de introductie

Nissan Qashqai 1.6 dci Tekna

van de Qashqai 1.6 dci weer een extra positieve klank.

Plus

- + Ruimte
- + Goede rijeigenschappen
- + Sterke motor

Min

- Weinig inspirerend interieur
- Hoge zit bijrijder