



Nissan Qashqai

De evolutie van de revolutie

Autotest | In 2007 stond Nissan aan de wieg van een revolutie. Het bouwde een compacte personenauto op basis van een terreinwagen: de Qashqai. Die combinatie zorgt voor meer ruimte, meer overzicht, een stoere uitstraling en... heel veel succes! Inmiddels heeft de Qashqai daarom niet alleen concurrentie van andere merken, maar ook van soortgelijke modellen van Nissan zelf. Voor modeljaar 2024 moet de Qashqai zich daarom duidelijker van de tegenstrevers onderscheiden. Hoe doet Nissan dat?

Om te beginnen door de uitstraling te versterken! Op dit moment biedt Nissan vier SUV's (Sports Utility Vehicles) aan: de eigenzinnige Juke, de moderne Ariya, de grote X-Trail en de middelgrote Qashqai. Juist omdat de Qashqai in de loop der jaren steeds meer de rol kreeg van functioneel middenmodel, werd ook het uiterlijk steeds minder opvallend.



Met de komst van de derde generatie (2021) werd de vormgeving aangescherpt en voor modeljaar 2024

doet Nissan daar een schepje bovenop. De grille is veel breder geworden, waardoor de auto een grotere "smoel" krijgt en als vanzelf een sterkere uitstraling heeft. Daarbij geven details de vernieuwde Qashqai meer raffinement. De grille heeft ook een verfijnd patroon. Dit patroon komt bovendien terug in de koplampen, waardoor het lijkt alsof de grille oplicht wanneer de koplampen worden ontstoken. Heel fraai allemaal.

De achterlichten zijn herzien en hebben afhankelijk van de gekozen uitvoering een bijzondere of heel bijzondere vormgeving. Nieuw is de versie met "super rood" licht, waardoor de achterlichten nog meer aanwezig zijn dan voorheen. De nieuwe uitvoering met tweekleurige lak geeft de Qashqai ook meer uitstraling. De hier getoonde N-Design versie heeft een zwart dak, zwarte raamstijlen, zwarte spiegels en bijpassende velgen met zwarte accenten.



Interieur

Nissan heeft de personenauto en terreinwagen niet alleen gecombineerd om tot een bijzondere uitstraling te komen. Het doel was ook om bij gelijkblijvende lengte meer binnenruimte te bieden. De concurrentie vergeet dat nog wel eens in de haast om soortgelijke modellen op de markt te brengen, maar Nissan is altijd trouw gebleven aan het eigen concept. Ook de derde generatie van de Qashqai is daarom zeer ruim voor een auto van deze omvang. De bagageruimte (bereikbaar via een elektrisch bediende achterklep) is fors voor een auto van deze omvang. De ruimte op de

achterbank is zelfs beduidend beter dan gemiddeld.

Voor modeljaar 2024 is het interieur anders vormgegeven. Er zijn nieuwe materialen gebruikt om de stoelen, het dashboard en de versnellingshendel te bekleden. Afhankelijk van de gekozen uitvoering is dat Alcantara of vegan leder; dat laatste om de CO2-uitstoot tijdens de productie te beperken. Nieuwe patronen op het dashboard en het handschoenenkastje hintten naar traditioneel Japans vakmanschap. Volgens Nissan zouden al deze aanpassingen de Qashqai tot een "premium"-product maken. Ten opzichte van de vele minimalistische concurrenten valt de Qashqai op met de vele knoppen, hendels, beeldschermen, accenten en wat dies meer zij. De Qashqai is verre van een oase van rust, maar juist een etalage van techniek. Ook de weergave op de beeldschermen is relatief druk, met veel onnodig afgekorte termen.

Uitrusting

De reden waarom zoveel auto's juist nu worden vernieuwd is de eis van de Europese Unie om het aantal veiligheidsvoorzieningen sterk uit te breiden. Dat vereist vaak een geheel nieuw elektronisch brein en dus grijpen autofabrikanten de gelegenheid aan om ook de rest van de uitrusting te moderniseren. De Qashqai was al leverbaar met camera's rondom om parkeren makkelijker te maken. Dankzij nieuwe software kan nu op basis van vier camera's beeld vanuit acht standpunten worden getoond, plus een 3d weergave en een "onzichtbare motorkap". Wanneer de auto altijd op exact dezelfde plek wordt geparkeerd, kan de computer de manoeuvre leren en voortaan zelf in de garage of vaste parkeerhaven parkeren.



De veiligheidsvoorzieningen zijn niet alleen uitgebreid; betere sensoren en slimmere software zorgen er ook voor dat de bestuurder-assistenten voortaan accurater werken. Echter, het systeem biedt nauwelijks speelruimte en is zeer opdringerig, waardoor het toch in de loop van iedere rit toch werd uitgeschakeld. Dankzij de zogenaamde "bestuurder-voorkeuren" kunnen instellingen worden gebundeld en is het mogelijk verschillende veiligheidsvoorzieningen met een druk op de knop in of uit te schakelen.

Nissan werkt niet langer aan een eigen audio-, communicatie- en navigatiesysteem, maar zet voortaan Google Android Automotive in. Dat betekent efficiënt navigeren met Google Maps, een slimme Google assistent en alle gegevens van de smartphone altijd bij de hand. Tenminste, dat is de belofte. In de praktijk is duidelijk merkbaar dat Android is gemaakt voor telefoons en niet voor auto's. De "slimme" spraakgestuurde assistent heeft namelijk geen idee dat dit een auto is! Op de vraag "wat is het verbruik?" wordt een tekst van een website van een energieleverancier opgelezen. Ook op het verzoek "reset het verbruik" wordt gerefereerd aan een website van een energiemaatschappij. Functies met betrekking tot de auto moeten daarom met knoppen op het stuurwiel worden bediend, Android beperkt zich tot infotainment.



Echter, dan zijn de mogelijkheden uiterst beperkt. Na het verzoek "zet de radio aan" is alleen ruis te horen omdat geen zender is gespecificeerd. En dit zijn slechts een paar voorbeelden. Dit product is dus voor verbetering vatbaar. Helaas zijn Apple CarPlay en Android Auto ook niet altijd een optie, want een Bluetooth-connectie opzetten met een Android telefoon verloopt stroef en een bedrade verbinding geeft problemen met een iPhone.

Met het gebruik van het ingebouwde Android Automotive zijn er zorgen over de privacy. Google Automotive kan namelijk niet uit en traceert de bestuurder altijd in de achtergrond. Alleen door niet in te loggen met een Google account, de algemene voorwaarden af te wijzen en geen toestemming te geven voor een data-verbinding kan Google worden "gesmoord". Maar, dan is de hele auto in de mogelijkheden beperkt. Nissan belooft dat de gebruikte hardware sterk genoeg is om minimaal 5 jaar lang software-updates te verwerken. Daarna is het niet ondenkbaar dat het ingebouwde systeem niet meer voldoet en/of niet meer kan functioneren. Vergelijk dit met een mobiele telefoon waarvan de hardware na enkele jaren niet meer toereikend is voor de nieuwste software.

Het Bose audiosysteem laat alles spectaculair klinken. Zelfs bij gesproken woord overheerst de subwoofer. Door de toonregeling flink aan te passen is tot een rustig geluid te komen. Een laatste kritiekpunt: het klimaatcontrolesysteem blaast koude of warme lucht het interieur in, maar stopt niet als de gewenste

temperatuur is bereikt.



Motor: e-Power

De motoren en het onderstel zijn niet gewijzigd voor modeljaar 2024. Net als voorheen is de Qashqai leverbaar met conventionele verbrandingsmotoren met mildhybrid-techniek en de unieke "e-Power" aandrijving. Deze laatste bestaat uit een kleine benzinemotor die stroom opwekt voor een elektromotor. Daarom kan deze motor altijd op het ideale en dus meest efficiënte toerental draaien. Dit heeft echter als nadeel dat het toerental in de stad vreemdsoortig hoog kan zijn, waardoor buitenstaanders de auto nakijken.

Omdat een elektromotor voor de daadwerkelijke aandrijving zorgt, biedt de e-Power de souplesse en daadkracht van een elektrische auto. Vanuit stilstand zet de Qashqai e-Power zich daarom met veel meer rust in beweging dan een auto met conventionele aandrijving. Op de snelweg wordt bijvoorbeeld de sprint van 100 naar 120 km/u razendsnel geklaard. Zelfs rijden met één pedaal is mogelijk! Eén belofte van Nissan wordt niet waargemaakt: de e-Power is niet zuiniger dan een volwaardige hybride (maar wel zuiniger dan een mild-hybrid). Tijdens de test kwam het testverbruik uit op 1 op 19.5.

Rij eigenschappen

De Qashqai profiteert van Nissan's nieuwste platform voor SUV's en dat is te merken. De wegligging is bijna even goed als die van een gewone (lees: lage)

personenauto. Tegelijkertijd is goed merkbaar dat de Qashqai juist hoger is met het goede overzicht over het verkeer en het gemak waarmee de auto over oneffenheden rijdt. Tenslotte is de Qashqai voor een SUV relatief levendig en dynamisch. Dat is te danken aan de exacte besturing en een vertrouwenwekkend onderstel.



Conclusie

Weet de Nissan Qashqai zich beter te onderscheiden van de concurrentie na de facelift voor modeljaar 2024? Ja, maar, helaas is het niet altijd positief. Nissan kiest namelijk voor technieken die nog niet zijn uitontwikkeld of die niet overal relevant zijn. Het eerste betreft Android Automotive. Op bepaalde punten is dit systeem veruit het beste in zijn soort (navigatie, spraakherkenning), maar op andere is het simpelweg niet klaar voor grootschalig gebruik. De slimme assistent is alles behalve slim, de bediening met losse apps is omslachtig en de integratie met externe toestellen is problematisch. Maar, software wordt continu verbeterd dus met updates kan Android Automotive slim en betrouwbaar worden. Wat niet zal veranderen: de gebruiker betaalt met zijn of haar privacy.

Het tweede element is de aandrijving. e-Power doet wat het belooft: het biedt de voordelen van elektrisch rijden (souplesse, prestaties, rijden met één pedaal) en in plaats van opladen kan worden getankt. Echter, een Qashqai met e-Power duurder is in aanschaf en gebruik dan een volledig elektrische auto. e-Power is

daarom vooral zinvol in regio's waar het opladen van een elektrische auto (nog) onmogelijk is.

Het aangescherpte uiterlijk is als meest positief ervaren. De Qashqai werd steeds meer Nissans functionele, en daarmee onopvallende, middenklasser. Dankzij de facelift voor 2024 heeft het model ook weer de onderscheidende uitstraling waar het oorspronkelijke succes aan is te danken. De ruimte en rijeigenschappen waren goed en zijn dat nog steeds. Kortom: niet de revolutie van 2007, wel een interessante evolutie voor 2024. ■



Specificaties

Nissan Qashqai

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	443 x 183 x 163 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.687 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	479/1422 l
Bandenmaat	235/45R20

Motor en prestaties



Motorinhoud	1497 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	190 pk @ 4500 rpm
Koppel	300 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.9 sec.
Topsnelheid	170 km/u
Verbruik gemiddeld	5.3 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	118 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 47.490,-
Prijs instapmodel	€ 39.440,-