



Nissan Qashqai

Het is allemaal theater

Nissan heeft iets creatiefs bedacht. Het ziet er uit als een terreinauto, maar dan met tweewielaandrijving voor gebruik in de stad. Dat lijkt ongeveer net zo zinvol als een cabriolet voor gebruik in de regen of een bestelauto zonder bagageruimte. Wat is het nut van de Nissan Qashqai en waar staat die vreemde naam eigenlijk voor?

Om die laatste vraag meteen uit de wereld te helpen: een zoektocht op Internet leert dat de Qashqai (spreek uit: kas-kaai) een Iraanse stam van nomaden is. De term heeft weinig te maken met auto's, maar klinkt vooral interessant. En dat is precies waar het Nissan om te doen is met deze auto. De Qashqai is anders, de Qashqai is een alternatief voor een doorsnee auto zonder diep in de buidel te tasten voor een echte exoot.

Vormgeving

Het uiterlijk houdt het midden tussen een kleine SUV, een hoge hatchback en een korte stationcar. De Qashqai is leverbaar met vierwielaandrijving, maar dat is slechts bedoeld als extra veiligheidssysteem. De Qashqai is niet bedoeld als terreinauto en de forse bodemvrijheid (200 mm) is vooral handig op hoge stoepranden of verkeersdrempels.

Ook van binnen is de Qashqai een mengvorm van bestaande auto's. Het dashboard is dat van de gemiddelde personenauto. Ook de kwaliteit van de gebruikte materialen is die van de gemiddelde moderne Nissan.





Dankzij de hoge zit is het makkelijk instappen en heeft de bestuurder goed overzicht over het verkeer. Helaas zijn de stoelen veel te zacht waardoor de bestuurder wegzakt en na een lange rit met een kromme rug weer uitstapt. De optionele lederen zetels zitten iets steviger.

De ruimte voorin is er niet minder om en ook achterin biedt de Qashqai meer ruimte dan de gemiddelde hatchback. De bagageruimte doet denken aan een stationcar; zelfs met de achterbank op z'n plaats kan deze "crossover" heel wat vervoeren (410 liter). Op dit punt biedt de Qashqai meer dan alleen een eigenzinnig uiterlijk.

Uitrusting

De testauto is een "Tekna Pack" uitvoering en dat betekent een meer dan rante uitrusting. Een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem, prima functionerende Bluetooth telefoonkoppeling, cruise-control, een audiosysteem met mp3 mogelijkheid, een gigantisch glazen dak, licht- en regensensor en zelfs een anti-overval voorziening horen allemaal tot de standaarduitrusting. Daar komt voor de testauto nog het bijzonder fraaie optionele navigatiesysteem met achteruitrijdcamera bij.



Maar al die elektronica kan ook kapot en dat werd nog voor aanvang van de testrit bewezen. De sleutelvrije toegang hield het voor gezien waarop de auto ook niet meer gestart kon worden. Tijdens de testperiode knipperde het beeldscherm alsof er een stekker los zat. De achteruitrijdcamera was niet altijd behulpzaam en gaf op z'n tijd slechts zwart beeld. Het rechter portier had een rammeltje.



Rijden

Het zal geen verrassing zijn: ook de rijeigenschappen van de Qashqai vormen een combinatie van autotypes. In kleine straatjes of krappe parkeergarages voelt de auto als een enorme SUV. De Qashqai vraagt veel stuurbewegingen om een bocht te maken, wat bijdraagt aan het gevoel een grote auto te rijden. De Qashqai is in feite nauwelijks groter dan bijvoorbeeld een Ford Focus, dus echte SUV-parkeerproblemen blijven uit.

De wegligging doet weer denken aan een personenauto. Door de hoge zit is de ervaring anders dan in een lage auto, maar de wegligging is uitstekend. Bij plotselinge uitwijkmanoeuvres reageert de auto kalm en goedmoedig; heel wat prettiger en

veiliger dan menig terreinauto. Ook op hoge snelheid blijft de Qashqai strak en veilig de ingezette lijn volgen. Het onderstel is niet te zacht en niet te hard, maar precies goed.

Prestaties

De prestaties zijn sterk afhankelijk van de motor. Omdat Nissan de Qashqai aanprijst als origineel alternatief voor de gemiddelde saaie zakenauto, viel de keuze voor de testauto op een dieselmotor. De cilinderinhoud meet naar keuze 2.0 of 1.5 liter en die laatste is iets te licht voor een auto als deze.

De van Renault afkomstige krachtbron is in de praktijk sterk afhankelijk van de (duidelijk hoorbare) turbo en maakt daarom regelmatig veel toeren. De Qashqai is op papier wel zuinig, maar om vlot mee te komen met het verkeer moet de zelfontbrander (met roetfilter) hard werken en is het gemiddelde verbruik nauwelijks gunstiger dan dat van een SUV. Alleen op de snelweg is de Qashqai, mede dankzij de zesde versnelling, zeer zuinig en is gemakkelijk een verbruik van 5 liter per 100 km haalbaar.

Conclusie

Wat is het nut van de Nissan Qashqai? Echt een doel dient deze vreemdsoortige mengelmoes van autosoorten niet. De Qashqai rijdt niet beter dan een andere auto en is ook niet goedkoper. Het is allemaal theater en het is aan de toeschouwer om te bepalen of de voorstelling een succes is.

De 1.5 liter dieselmotor levert matige prestaties en toch is het verbruik stevig. De testauto blinkt niet uit in betrouwbaarheid, maar Nissan benadrukt dat één van de eerste voor-exemplaren beschikbaar is gesteld en dat deze niet representatief is voor de productieauto's; waarvan acte. De Qashqai scoort vooral met ruimte, een makkelijke instap, een goed overzicht over het verkeer en natuurlijk het eigenzinnige uiterlijk. ■



Technische fiche

Nissan Qashqai 1.5 dCi Tekna Pack

Afmetingen

Lengte	432 cm
Breedte	178 cm
Hoogte	162 cm
Wielbasis	263 cm
Gewicht	1407 kg
Sleepvermogen	740 kg
Sleepvermogen geremd	1200 kg
Tankinhoud	65 l
Koffierinhoud	410/1513 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1461 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	106 pk @ 4000 tpm
Koppel	240 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,2 sec.
Topsnelheid	174 km/u
Verbruik gemiddeld	5,4 l / 100 km
Verbruik stad	6,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	145 gr. / km



Prijs

Prijs	23.250 €
Basisprijs	18.450 €